

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE CATALUNYA
FACULTAD DE NAUTICA

MASTER EN DERECHO Y NEGOCIO MARITIMO Y GESTION PORTUARIA

TRANSPORTE MULTIMODAL DE CONTENEDORES

JAVIER MUNGUIA GUERRERO
BARCELONA 2007

DIRECTOR DE TESINA
ELISEO SIERRA NOGUERO

INDICE DE ABREVIATURAS	1
------------------------	---

CAPITULO I. FUNCION ECONOMICA

1. Consideraciones Previas	3
2. Identificación: precisiones terminológicas	7
2.1 Transporte sucesivo.	8
2.2 Transporte segmentado.	9
2.3 Transporte Combinado	11
3. Concepto: transporte multimodal	12
4. Aparición del transporte multimodal.	13
5. Aspectos caracterizadores del contrato.	16

CAPITULO II- REGIMEN JURIDICO

6. Planteamiento general	19
7. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, Ginebra 1980	20
8. Reglas UNCTAD/CCI	26
9. Derecho Mexicano	31
10. Derecho español	33

CAPITULO III ELEMENTOS DEL CONTRATO

11. Planteamiento General	38
12. Elementos personales del contrato	39
12.1 Operador de Transporte Multimodal (OTM)	39
12.2 Porteador	42

12.3 Expedidor	43
12.4 Consignatario	45
13. Elementos reales	46
13.1 Contenedores.	46
13.2 Buques	49
14. Elementos formales	52
14.1 Documento de transporte multimodal	52
14.2 Documento de transporte multimodal negociable	54
14.3 Documento transporte multimodal no negociable	55
14.4 Contenido del documento	56
14.5 Otros documentos	57
 CAPITULO IV CONTENIDO DEL CONTRATO	
15. Consideraciones previas	59
16. Obligaciones del operador de transporte multimodal	60
16.1 Obligación de custodia de las mercancías	61
16.2 Obligación de carga y descarga	62
16.3 Obligación del traslado de la mercancía	62
16.4 Obligación de la entrega de las mercancías	63
17. Incumplimiento de las obligaciones y responsabilidad del Operador de transporte multimodal	65
17.1 Sistemas de responsabilidad	66
a) Sistema uniforme de responsabilidad.	66
b) Sistema de responsabilidad de la red.	68
c) Sistema modificado de la responsabilidad.	69
17.2 Periodo de responsabilidad	71
17.3 Responsabilidad del otm, por sus empleados, agentes y otras personas.	73

17.4 Fundamento de la responsabilidad	74
17.5 Causas de exoneración del OTM	76
17.5.1 Exoneración de la responsabilidad en contenedores	80
17.6 Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal	83
17.7 Responsabilidad extracontractual	87
18. Obligaciones del expedidor	88
18.1 Obligación de pago	89
18.2 Obligación de la puesta a disposición de la mercancía.	90
18.3 Obligación de carga y descarga	90
18.4 Obligaciones en el transporte de mercancías peligrosas	91
18.4.1. Criterio de clasificación de medidas peligrosas	92
18.5 Obligación de indemnizar al operador	93
19. Incumplimiento de las obligaciones y responsabilidad del expedidor	
Responsabilidades del expedidor.	93
19.1 Responsabilidad de proporcionar los datos	94
19.2 Responsabilidad sobre mercancías peligrosas.	96
19.3 Responsabilidad contenedores embalados por el expedidor	97
19.4 Responsabilidad por la estiba	98
19.5 Retraso de la mercancía	98
19.6 Plazo de la pérdida daño o retraso	99
19.7 Límites de la responsabilidad	99
CONCLUSION	100
BIBLIOGRAFIA	104
DOCUMENTACION	107

INDICE DE ABREVIATURAS

AAVV	Autores varios
ADM	Anuario de Derecho Marítimo.
BIMCO	The Baltic and Internacional Maritime Conference.
CCI	Cámara de Comercio Internacional.
CMI	Comité Marítimo Internacional.
CMR	Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.
COMBICONBILL	Combined transport bill of loading-revised 1995" BIMCO.
Convenio TMI	Convenio de Naciones Unidas sobre el transporte internacional de mercancías Ginebra 1980.
COTIF	Convenio Relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril.
DEG	Derecho especial de Giro.
DTM	Documento de transporte multimodal.
FBL	FIATA multimodal transport bill of loading.
FCL	Full container load.
FIATA	Federation International des Associations de Transitaires et Assimiles.
JMLC	Jornal of Maritime Law and Commerce.
LOTT	Ley de Ordenación de Transporte Terrestre.
LCL	Less than container load.
MULTIDOC95	Multimodal transport bill of loading, BIMCO.
OTM	Operador de Transporte Multimodal.
OMI	Organización Marítima internacional.

ONU	Organización de las Naciones Unidas.
UNCTAD/CCI	Reglas relativas a los Documentos de Transporte Multimodal.
RCL	Real Decreto Ley
RDM	Revista de Derecho Mercantil.
RDP	Revista de Derecho Privado.
SAP	Sentencia de la Audiencia Provincial.
STS	Sentencia del Tribunal Supremo
TMI	Transporte Multimodal Internacional
TS	Tribunal Supremo
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development.

CAPITULO I

FUNCION ECONOMICA DEL CONTRATO

1. Consideraciones previas

El transporte de mercancías es una actividad preponderantemente económica, desde la antigüedad se ha manifestado esta situación. El desarrollo del transporte de mercancías va ligado con los avances en los sistemas de desplazamiento. Con el gran impulso que tuvo esta actividad después de la revolución industrial se vio en la necesidad de modernizar los medios de transporte. Todo este cambio fue muy importante, hubo una ampliación de los mercados. Debido al gran desarrollo, se tiene la necesidad del traslado de las mercancías a de un lugar a otro, mediante la combinación de los diversos modos de transporte (aire, carretera, ferrocarril y mar)¹- Este cambio fue muy importante la utilización de diferentes modos de transporte para entregar la mercancía, donde va a existir una pluralidad de sujetos.

Otro cambio fue la internacionalización por la gran expansión geográfica en el comercio que de algún modo vino a dar la necesidad de utilización de varios de los medios de transporte, para llevar la mercancía a su destino. Esto llevo consigo la especialización de las grandes empresas, las cuales solo utilizaban un medio de transporte para el traslado de las mercancías. Teniendo

¹ MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "El transporte multimodal: concepto y sujetos.", Edicip, Cádiz. 2001 pag, 191; ARROYO, IGNACIO: "Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta," en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XVIII, 2001 págs.429 a 449; SILINGARDI, GABRIELE: "Transporte Multimodal", Universidad Externado de Colombia, 1997, Colombia. pag 19.

la necesidad en la actualidad de utilizar diferentes medios y modos para transportar la mercancía al lugar requerido.

Aparejado a esta modernización aparece los contenedores, que resulta el medio idóneo para la integración de las diferentes medios de transporte, y con la necesidad de ahorrar tiempo durante la ejecución de carga y descarga, además de estos pueden reducir los costes mediante la estandarización de las unidades de carga, es decir, situando los objetos transportados en recipientes con tamaño forma y peso uniforme (contenedores)². Esta forma de unificar la carga es la forma más eficiente del traslado de mercancías, así como reducir los riesgos que se puedan causar en las mercancías.

El contenedor parece haber sido la innovación tecnológica, su creciente desarrollo parece encaminado a todos los medios de transporte. La utilización de este ha significado una integración mas completa entre las diferentes modalidades de transporte y la reducción de los costos del transporte mismo, además de la reducción de riesgos de hurto o deterioro de las mercancías³.

Gracias a estos factores el transporte multimodal tuvo su aparición pero no es hasta la etapa moderna que tuvo su verdadero auge, en donde se vio la necesidad de establecer parámetros para encontrar un sistema de transporte integral ejecutado mediante la combinación de diferentes medios y modos que pudieran cubrir todas las expectativas.

² RECALDE: *"El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte marítimo. Función representativa"*, Madrid, 1992 pag.326

³ SILINGARDI GABRIELE. *"Transporte..."*, op. cit. pág 19.

Existieron sin duda otras formas de contrato para el traslado de mercancías pero siempre dejaron un hueco sin cubrir, un hueco importante fue el de la interrupción del transporte⁴. Y por ende una inseguridad en la cual se encontraba el expedidor de las mercancías y lo dejaba en un estado de indefinición.

Todos estos obstáculos a los cuales se enfrentada desde el punto de vista jurídico trajo consigo la necesidad de establecer una norma uniforme. Se trato de hacer una reforma para cubrir las deficiencias que imperaban, cubriendo algunos puntos importantes, una responsabilidad uniforme, soluciones jurídicas que se pudieran presentar (retraso, responsabilidad por daño de la mercancía, carácter imperativo de la norma, homogeneidad en las normas).

Los diversos intentos para la regulación de las mercancías de manera internacional fueron muy exhaustivos el primero que se llevo a cabo fue el Convenio de Bruselas de 25 de agosto de 1924 "*Convenio Internacional Para La Unificación De Ciertas Reglas En Materia De Conocimiento De Embarque*" denominado reglas de la haya, hubo modificaciones en el "*Protocolo Modificativo Del Convenio Internacional Para La Unificación De Ciertas Reglas En Materia De Conocimiento De Embarque*" Este convenio no se pudo desarrollar del todo debido a su régimen jurídico, y a los avances tecnológicos que se han ido manifestando.

⁴ Como observa. MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "El transporte...", op. cit. pag.22 En efecto el cambio de transporte imponía la realización de operaciones de descarga y desestiba de las mercancías que posteriormente y, a veces, tras períodos intermedios de almacenaje, debían ser cargadas y estibadas en otro vehículo, lo que, sin duda, producía un claro efecto de interrupción de la operación de transporte considerada en su conjunto.

Otro convenio que deberíamos de tomar en cuenta es el "*Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*", adoptado el 31 de marzo de 1978 en Hamburgo, cuya entrada en vigor se produjo el 1 de noviembre de 1992. Convenio que avanzó acorde a la tecnología y a los avances jurídicos, los aspectos más interesantes en este convenio son, la distribución del riesgo entre el porteador y el cargador. Lo anterior ha permitido ofrecer una regulación del transporte marítimo más atenta a las realidades económicas, técnicas y comerciales⁵. También se señaló en una publicación de la revista *The economic and commercial implications Of the entry into force of the Hamburgo Rules and Multimodal Transport Convention*, New York, 1991, Para la elaboración de las Reglas de Hamburgo fueron tomados como modelos de referencia, entre otros textos internacionales, el Convenio de Varsovia de 1929 "*para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional*" y la Convención de Ginebra 1956 "*Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*".

Todos estos tratados de alguna manera han tratado de verse favorecidos, ofreciendo un carácter imperativo, con los diferentes contratos unimodales, de Ahí la aparición del contrato Multimodal un contrato que trata de ver los resquicios que existen en sus antecesores y así establecer un parámetro más favorecedor para el traslado internacional de mercancías. Y se lleva a cabo mediante la elaboración del Convenio de las Naciones sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, aprobado en de Ginebra

⁵ MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "*El transporte multimodal....*", op. cit. pág. 26.

en 1980. Que más tarde se reforzaría con las reglas UNCTAD/CCI relativas a los documentos de transporte multimodal.

El convenio de TMI tiene muchos aspectos importantes como son la responsabilidad uniforme, establece la distribución de la culpa mediante un límite de responsabilidad, responsabilidad de retraso, elimina exoneraciones, entre otras cosas que no contienen los otros convenios anteriormente vistos. Dicho convenio no ha entrado en vigor pese a los esfuerzos que se han hecho, al no tener el número de ratificaciones necesarias. Aunque exista esta situación, han tratado de tener alguna solución, elaborando algunos instrumentos a través de condiciones y contratos tipo, como se ve reflejado en los conocimientos de embarque combiconbill, FIATA bill of loading y multidoc95.

Esto sin dejar aun lado que el estudio de estas normas es el sistema mas orientado a tener un sistema más acorde a las exigencias del mercado y sin duda a un sistema jurídico uniforme.

2. Identificación: precisiones terminológicas

Para poder llega a una identificación del contrato de transporte multimodal, existen diversos contratos los cuales anteceden a su configuración como el transporte multimodal. Dichos contrato sirvieron de lanza para la configuración del transporte internacional de mercancías al cual nos encomendamos.

Estos contratos tienen su formación en las necesidades que va observando el transporte internacional de mercancías. Hacia una unificación de los diferentes medios de transporte, reduciendo riesgos y gastos así como tratando de encontrar un sistema que sea más eficiente y económico.

Existen diversas expresiones terminológicas las cuales se pueden llegar a confundir con el transporte multimodal, pero existe una diferencia esencial dentro de esta definición con los demás tipos de transporte. Dichas expresiones suelen asimilarse ya que existen elementos similares como se observara a continuación.

2.1 Transporte sucesivo.

Fue uno de los primeros en el transporte marítimo conocido como (through transport) Significa que hay una sucesión de porteadores, que utilizan medios distintos⁶. Es decir el modo no cambia, hay una pluralidad de medios y el porteador actúa como agente en representación, o por cuenta del titular de las mercancías en las diversas fases. Son varios porteadores que se hacen cargo enlazadamente del traslado de las mercancías, utilizándose en cada uno de los tramos, constituidos por la asunción del desplazamiento de la mercancía por un porteador distinto, medios de transporte de la misma naturaleza por tanto, variación del modo del modo de transporte de origen a destino⁷. En otra manera podemos decir que existen diversos modos de locomoción, que lo

⁶ IGNACIO ARROYO: "Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta," en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XVIII, 2001 págs.430 y 431.

⁷ LOPEZ RUEDA, FRANCISCO: "*Régimen Jurídico de transporte multimodal*", La ley, Madrid, 2000. pag 48

podríamos identificar como el aspecto objetivo, en el aspecto subjetivo el porteador que intervienen en la locomoción del transporte se convierte en agente en representación o por cuenta del titular.

Se suele identificar en la practica como transbordo el titulo que se emite en este tipo de transporte se conoce como *through bill of lading* (conocimiento directo) se emite en los transportes marítimos sucesivos. Este tipo de transporte influyo mucho en la medida que se dieron los servicios de transporte regular, de forma que resulta imprescindible utilizar los servicios de otros porteadores⁸.

2.2 Transporte segmentado.

La figura del transporte segmentado basa en la acumulación de diversos contratos, no ofrece articular el transporte ende una forma jurídicamente unitaria. Ello no significa, sin embargo, que en la actualidad dicha forma de estructuración plurimodal de transporte no resulta empleada en la práctica⁹.

Ya que esta integrada en la Convenio de Ginebra de 1980 en su artículo 3.2 lo presenta como el derecho que puede hacer el expedidor a elegir, "Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado."

⁸ RECALDE: "El conocimiento de embarque..." op. cit. pág 333.

⁹ DIAZ MORENO: "El Transporte Multimodal: obligaciones ,derechos y responsabilidad" en *El transporte terrestre nacional e internacional*, Cuadernos de Derecho Judicial, Madrid, 1997, págs. 47

Es donde se utilizan tantos documentos de transporte como modos de transporte se requieran para el desplazamiento de las mercancías entre el origen y el destino. Adicionalmente, se utilizarán otro tipo de contratos, algunos de ellos verbales, en los puntos de transferencia de uno a otro modo de transporte, ya sea para el cargue, descargue, almacenamiento u otros servicios.

La característica principal de esta modalidad es que el generador de la carga, directamente o a través de su agente de carga, realiza la coordinación de toda la operación de transporte y normalmente asume una parte de la responsabilidad en los puntos de transferencia.

El transporte segmentado es una forma costosa de realizar las operaciones de transporte. Las empresas dedicadas a la producción, que utilizan esta modalidad, requieren de un departamento de transporte y de personal capacitado para contratar los servicios, hacerle el seguimiento a sus mercancías, atenderlas en los diferentes puntos de transbordo y diligenciar la documentación requerida. El generador de la carga tiene un gran conocimiento de su actividad productiva, pero su especialidad no es el transporte, carece de la información necesaria para lograr una operación de transporte eficiente, adicionalmente a esta circunstancia se ve reflejado el movimiento de pequeños volúmenes de carga que da a su vez un bajo poder de negociación con las empresas de transporte.

Las normas internacionales, no solo sobre transporte, sino sobre empaques, embalajes, restricciones de ingreso de algunos productos no son materia de la actividad del generador de carga, la información del comercio y del transporte se encuentra en manos de los transportadores modernos. Los generadores de carga que deseen competir en el mercado internacional, deben abandonar las actividades de transporte y entregar estas a los operadores logísticos de transporte que son expertos en el tema y los mejores asesores de los productores, porque ellos necesitan que su cliente sea exitoso para que se incremente el volumen de carga a transportar.

2.3 Transporte Combinado

Es definido como aquel transporte realizado por uno o más agentes por medio de un único medio de locomoción, pero sometido a dos o más reglamentaciones diferentes, por ejemplo como consecuencia de la sujeción de un trayecto del transporte a un régimen internacional uniforme y de otro al derecho interno¹⁰. Dentro de este tipo de transporte debe de existir más de una fase consecutiva o alternada de una misma modalidad.

Este tipo de transporte se maneja internacionalmente y por ende existen distintas normas en los diferentes medios de transporte utilizados, para alcanzar el lugar de destino, la pluralidad de modos para la realización de este contrato viene aparejada con una pluralidad de porteadores.

¹⁰ SILINGARDI, GABRIELE: "*Transporte...*", op. cit. pág. 21.

La principal función del contrato esta en La modalidad contractual reside en la solidaridad pasiva que vincula a todos los porteadores, dado que cada uno de ellos aunque limiten su intervención a una fase o tramo del recorrido, responderán directamente frente al cargador de la integra y correcta ejecución del transporte¹¹.

3. Concepto: transporte multimodal

Conforme al artículo 1 del convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal de mercancías, del 23 de mayo de 1980, (en adelante convenio TMI) “por transporte multimodal internacional se entiende el porte de mercancías por dos modos diferente de transporte por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal, desde un lugar situado en un país en que el operador de trasporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta el otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de mercancías efectuadas en cumplimiento de un transporte unimodal, según se definan en ese contrato no se consideran un transporte multimodal internacional.”

Conforme a la regla 2.1 Reglas de la UNCTAD y la CCI relativa a los Documentos de transporte multimodal (en adelante reglas UNCTAD/CCI) se entiende por contrato de transporte multimodal, “un contrato único para el transporte de mercancías por dos modos de transporte por lo menos.”

¹¹ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ: “*El transporte multimodal...*”, op. cit. pág. 45

Diversos autores definen al transporte multimodal como, una operación de transporte articulada económicamente y técnicamente a través de la utilización de varios modos de desplazamiento pero estructurada jurídicamente mediante un único contrato por el cual un sujeto, se compromete, en su propio nombre y por su propia cuenta, a obtener un resultado e transportar las mercancías desde un punto de partida convenido al de destino, emitiendo, un único documento de transporte, (cuyas características y naturaleza pueden ser variadas).

Artículo 275. Del Anteproyecto General de la Ley de Navegación Marítima. Define al transporte multimodal como: Si el contrato de transporte comprendiera la utilización de medios de transporte distintos del marítimo, las normas de este capítulo se aplicará sólo a la fase marítima del transporte, regulándose las demás por la normativa específica que les corresponde.

4. Aparición del transporte multimodal.

Estamos en una economía globalizada y las exigencias del mercado requieren de un transportador moderno y competitivo que garantice la participación de los productos en condiciones de competitividad en los mercados. El transportador tradicional, cuya fortaleza económica se centra en el número de vehículos que posee y en las rutas en que presta el servicio, no tiene alternativa, si no se transforma, desaparecerá. El transportador moderno, que se requiere actualmente, centra su fortaleza en el conocimiento del mercado, conocimiento de las operaciones a la carga, conocimiento y destreza

en los trámites documentarios y es un asesor y cómplice de sus clientes. El éxito del transportador moderno depende del éxito de sus clientes.

El transporte multimodal nace con la evolución tecnológica y la necesidad de cubrir las exigencias del mercado, es una figura moderna, pero si que ha tomado mucho impulso, debido a la expansión del mercado en forma internacional. También con la obligación de entregar la mercancía al destinatario final, mediante una forma más rápida segura económica. Se ha venido dando gracias a innovaciones de carácter técnico que se ha producido en los últimos tiempos en el sector del transporte y en los sistemas de organización de la carga. Las nuevas tecnologías no solo se limitan en el aspecto del transporte, sino que lleva consigo avances en las diferentes zonas que afectan al transporte de mercancías¹².

Los contenedores forman gran parte del impulso de dichos avances sobre la técnica de unificación, ya que gracias a esto permite agilizar y simplificar dicha la carga. Gran parte de los costes que genera toda operación de transporte se producen en la carga y descarga de la mercancía y la estiba de las mismas en los correspondientes vehículos¹³.

Con la aparición de los contenedores se hace mas fácil transportar la mercancía y de una manera más ágil el transbordote un vehículo a otro. Sobre este aspecto se eliminan periodos de intermediación en almacenes, ya que

¹² MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "*El transporte multimodal...*", op. cit pág. 45

¹³ RECALDE: "*El conocimiento de embarque...*" op. cit pag.326

pueden ser transportados directamente de un medio de transporte a otro sin ninguna dificultad.

El gran alcance del transporte multimodal es lograr que la combinación de modos de transporte sea competitivo frente al transporte unimodal, segmentado o combinado, y logre transformar en una realidad la complementariedad de los modos de transporte. Por esta razón la implementación del transporte intermodal es un requisito para hacer posible el transporte multimodal. Lo novedoso en este contrato en la integración de vehículos y medios diferentes en una operación única¹⁴, para trasladar las mercancías entre un origen y un destino.

El transporte multimodal en grandes rasgos es la modalidad de contratar el servicio de transporte, el expedidor, hace un solo contrato con el OTM, el cual asume la responsabilidad de la coordinación total del transporte de toda la cadena entre el origen y el destino de la mercancía, así como de los siniestros que pudieran presentarse a la carga y los siniestros a terceros o los bienes de terceros que la carga pueda ocasionar.

Los servicios que pueden incluirse en un contrato de transporte multimodal pueden iniciarse con el recibo de la mercancía en la bodega del productor y entregarse en las instalaciones del vendedor que pueden ser sus puntos de distribución final en diferentes locales o almacenes.

¹⁴ GORRIZ LOPEZ, CARLOS: *El contrato de transporte. Manual de formación continuada*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2002. pág. 354.

La expresión multimodal recoge precisamente la idea de la pluralidad de modos pero también la asunción de la obligación integrada de transportar las mercancías a destino, existiendo una variedad de modos de transporte¹⁵.

5. Aspectos caracterizadores del contrato.

a) "El transporte multimodal nace a causa de las necesidades del mercado, a la modernización de técnicas de transporte de encontrar una forma eficiente de cubrir las exigencias¹⁶.

b) El desarrollo del transporte multimodal las técnicas y sistemas de organización de carga, la que tuvo mayor auge en este sistema fue la unificación de la carga y la integración de los diversos modos de transporte. Dentro de la integración de los diversos modos de transporte podríamos mencionar las características geográficas que esto conlleva. La unificación de modos de transporte es muy importante ya que es asegurar el modo de transporte sin ruptura en el desplazamiento, pese a que existan diversidad de vehículos (marítima, terrestre, aérea), diversidad de porteadores, con esto se da una unidad que es caracterizador de este contrato.

c) Facultad de elegir medios y rutas de transporte adecuadas. "Esta amplia libertad con la que en el tráfico cuentan los operadores de transporte

¹⁵ ARROYO, IGNACIO: "Ámbito de aplicación..." op. cit. pág 436.

¹⁶ GORRIZ LOPEZ, CARLOS, *El contrato de transporte* op. cit. pág 352.

multimodal para organizar los viajes y elegir la combinaciones de medios y rutas que crean oportunas¹⁷.

d) El siguiente supuesto caracterizador se desprende el ahorro en tiempo y dinero. Esto se debe a la integración de medios y modos.

e) La existencia de un solo contrato. Un solo documento denominado Documento de transporte Multimodal.

f) Característica importante en este contrato es que se pueda dirigir a un único operador de transporte llamado operador de transporte multimodal (OTM).

g) Una actividad comercial que debe ser llevada a cabo por operadores calificados de transportes internacionales y que requiere por lo tanto un marco jurídico que garantice normas mínimas en el suministro de sus servicios y un cierto grado de protección de los intereses de las diversas partes comerciales interesadas

i) El operador asume la obligación de porte: se le imputa la responsabilidad por avería y pérdida del cargamento, así como del retraso en la entrega, responsabilidad típica del porteador.

j) Mayor seguridad de la carga, rapidez operacional, productividad

¹⁷ DIAZ MORENO, ALBERTO: "El transporte Multimodal...", op cit. pág. 70.

k) Inspecciones fiscales (solo en origen y/o en destino)

l) Carácter sistemático, a través de la homogeneización de las unidades de carga de los medios y equipos para su manejo con miras a facilitar la integración de los sistemas de transporte.

CAPITULO II

REGIMEN JURÍDICO

6. Planteamiento general

Debido a la expansión del comercio a nivel mundial y la ampliación de los mercados, el transporte de mercancías de manera internacional se convierte en un elemento imprescindible para la economía a nivel mundial. En diversos momentos se ha tratado de establecer una uniformidad legislativa en materia de transporte de mercancías a través de convenios internacionales, y sobre los cuales existen de manera particular en los diferentes medios de transporte (aéreo, terrestre, ferrocarril y marítimo).

Sobre el régimen jurídico del contrato de transporte multimodal, podemos decir que no existe una normativa que regule esta materia sobre el tema, diversos han sido los intentos por parte de los distintos organismos internacionales para alcanzar una uniformidad.

Este capítulo tratara de analizar los diversos intentos para alcanzar tal uniformidad y también la situación actual donde hasta la actualidad se busca encontrar un mecanismo para dar solución de manera global a la problemática legislativa referente a esta modalidad de transporte¹⁸.

¹⁸ PELLON RIVERO, RICARDO: "El transporte Multimodal de Mercancías (repercusiones en el transporte aéreo)" en *Revista de derecho Privado*, 1985. pág.129; ARROYO, IGNACIO: "Ámbito de aplicación..." op. cit. pág 431; SILINGARDI, GABRIELE: "*Transporte...*", op. cit pág. 98; MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "*El transporte multimodal...*", op. cit pág. 80.

7. Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte multimodal internacional de mercancías, Ginebra 1980

El consejo económico y social de la O.N.U., conjuntamente con la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), con el objeto de posibilitar la adopción por parte de los Estados que conforman la Organización de Naciones Unidas de una serie de reglas destinadas a homogeneizar el tratamiento jurídico del transporte multimodal, convocaron durante 1972 a una conferencia para tratar el transporte contenedorizado de carácter internacional.

En mayo de 1980 se aprobó el Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, que recogiendo aspectos ya elaborados por sus antecedentes, consagro soluciones jurídicas que las normativas regionales y locales han venido invariablemente aceptando¹⁹. El convenio de TMI en su estructura, se aboca al tratamiento de las definiciones de aquellos aspectos operativos relevantes, las distintas modalidades que puede asumir la documentación que acredita la celebración del contrato y regularidad del transporte, las reglas sobre responsabilidad del operador multimodal y del expedidor de las mercancías, el régimen de reclamaciones y acciones vinculadas con el cumplimiento del contrato y cuestiones accesorias pero de gran importancia como las que se conectan con las verificaciones aduaneras. Como lo menciona el artículo 32 en la VII parte sobre cuestiones aduaneras.

¹⁹ Actualmente, solo han ratificado el Convenio 10 estados, no ha podido entrar en vigor ya que no ha alcanzado el número de 30 ratificaciones que se establece en su artículo 36.

Como lo menciona en el artículo 1 de la convención TMI aquel que posibilita el porte de mercancías por, al menos, dos modos diferentes de transporte, desde un lugar situado en un país en el que el operador de transporte multimodal toma las mercancías sobre su custodia hasta otro lugar designado para su entrega situado en un país diferente.

Expresamente se ha excluido de su ámbito de aplicación a aquellas operaciones de manipuleo, estiba, descarga que se hayan efectuado en cumplimiento de un contrato unimodal de transporte. Dicha solución tiende a que la responsabilidad del operador de transporte multimodal se vincule exclusivamente con los servicios integrales que el planifica, y cuyos resultados le son atribuibles²⁰.

Esta normativa internacional tiene aplicación siempre que el transporte multimodal tenga lugar entre orígenes o destinos situados en Estados parte del convenio²¹. De tal manera, para que sus prescripciones sean invocables, bastara que el operador multimodal recepcione bajo su custodia las cargas en un estado contratante, o que el lugar fijado en el contrato para la entrega de las mercancías pertenezca también a un suscriptor del acuerdo. Si además de lo dicho anteriormente se conviniera la aplicación del convenio de TMI, todas sus partes estarán sujetas al cumplimiento obligatorio en el contrato.

²⁰ PELLON RIVERO, RICARDO: "El transporte Multimodal de Mercancías (repercusiones en el transporte aéreo) en *Revista de derecho Privado*, 1985. pág.129.

²¹ La convención esta dotada de un preámbulo rico y articulado, en el cual se registran los diferentes compromisos asumidos por los estados firmantes, que demuestran la amplia composición del órgano jurídico, así como aquellos compromisos para encontrar un equilibrio de intereses entre los países en vías de desarrollo y los países industrializados. Sobre el tema ver. SILINGARDI, GABRIELE: "*Transporte...*", op. cit pág. 98

Se adopta el principio de libre elección por parte del expedidor de las cargas sobre las características y tipo de contratación que quiera efectuar para el movimiento de ellas. En tal sentido, ni un convenio de índole internacional ni una ley imperativa interna pueden conculcar los derechos del expedidor a optar por la operación multimodal de transporte o el transporte segmentado o consecutivo²².

Debido al carácter de marco general internacional que debe otorgarse al Convenio de las Naciones Unidas, su vigencia no afecta la aplicación de ningún otro convenio internacional o ley nacional concerniente a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será, como expresamente lo prevé el convenio de TMI, incompatible con tal aplicación. Por ello el operador de transporte multimodal debe cumplir las leyes aplicables en los países a través de los cuales se desarrolla la operación, así como las disposiciones del convenio. Así lo prevé el artículo 30 de la convención de TMI.

En lo referente al documento de transporte multimodal, contenido en la parte II sobre la documentación, el convenio de TMI ha establecido la posibilidad de que, a elección del expedidor de las cargas, el mencionado instrumento se emita con carácter “negociable” o “no negociable”. También prevé los requisitos con que deberá contar el documento de transporte multimodal cuando sea de carácter negociable. Así podrá establecerse que sea “a la orden” o “al portador”. Como consecuencia de ello, aquel que fuera extendido a la orden será transferible mediante su endoso en tanto que el

²² Sobre el tema ver ARROYO, IGNACIO: “Ámbito de aplicación...” op, cit. pág 431

emitido al portador se registrará en cuanto a su transmisión por las normas vigentes en el lugar de cumplimiento de la obligación.

Cuando el documento de transporte multimodal no sea negociable, se mencionara en forma expresa el nombre del consignatario de las mercaderías. Así, el operador quedara liberado de su obligación de entregar las cargas si lo hace a la persona que figura como consignatario en el documento o a aquella que la persona que con anterioridad se le indique.

Las menciones que debe contener el documento de transporte multimodal también se hallan puntualmente expuestas en el convenio de TMI. Ellas no difieren de las universalmente previstas para la redacción de las cartas de porte y/o conocimientos de embarque, agregándose las previsiones correspondientes a la determinación del flete que corresponde ser asignado a cada uno de los tramos, que en distinto modo, comprenderá la operación, si ello ha sido acordado por los contratantes.

La facultad del OTM de asentar las reservas que se menciona en el artículo 9 de la convención TMI, a través de las cuales desvirtúa la eficacia probatoria de la información aportada por el cargador sobre el estado aparente de la carga o de su acondicionamiento, o las vinculadas a sus características²³.

El operador de transporte multimodal, así como el expedidor, se responsabilizan por las declaraciones que efectúen en el documento de

²³ Cláusulas contenidas en los documentos tipo "Combiconbill", "multidoc95" y "fbl"

transporte. Efecto directo de esta responsabilidad es el que previene la pérdida de la limitación de responsabilidad del operador, cuando este actúe dolosamente o con culpa grave equiparable al dolo, generando cualquier pérdida o daños. Así mismo es deber del expedidor indemnizar al operador de transporte multimodal por los daños que este padezca como consecuencia de lo inadecuado de los datos incluidos en su declaración acerca de la carga.

La convención de TMI consagra el régimen completo de responsabilidad del operador de transporte multimodal. Adopta el criterio de "termino de custodia" en cuanto la responsabilidad tiene lugar desde que el operador multimodal por si o por sus dependientes o transportistas efectivos se hacen cargo de las mercaderías, y hasta que se produce la entrega de las mismas, le son atribuibles los efectos que se desprendan del servicio asumido²⁴.

En lo que respecta al tramo de transporte en el cual se produce el daño o pérdida de las mercaderías, ha de estarse en primer termino a la posibilidad de que el modo en el cual han tenido lugar dichos acontecimientos sea determinable. En este caso el sistema de responsabilidad se adecuara al que corresponda al precitado modo, con la característica de que si la reparación establecida en el convenio es mayor que la fijada en el otro acuerdo internacional o ley nacional imperativa aplicable, se aplicara el del convenio²⁵.

En el caso de que no sea posible determinar el tramo en donde tuvo lugar el daño o pérdida se atribuye la responsabilidad al operador, eximiéndose

²⁴ Sobre el sistema de responsabilidad véase el capítulo IV del presente trabajo.

²⁵ MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: *"El transporte multimodal..."*, op. cit pág. 80.

únicamente si hubiese adoptado las medidas "razonables". Por otro lado se adopta una limitación de responsabilidad cuya unidad de cuenta es el DEG (Derechos Especiales de Giro), fijado por el Fondo Monetario Internacional. Esta limitación no puede invocarse cuando sea aprobado que el incumplimiento proviene de acciones u omisiones de carácter doloso o equiparables atribuibles al operador de transporte multimodal.

En la convención de TMI trata también las características que debe tener la declaración del expedidor relativa a mercancías de naturaleza peligrosa²⁶, tanto en lo referente a su calificación como a sus rotulados, como también lo referente al deber de informar no solo el carácter peligroso de las mercaderías si no también las precauciones que deben adoptarse con respecto a ellas.

El artículo 24 de la convención de TMI contempla, asimismo, un régimen general de reclamaciones y acciones que prevé los requisitos y efectos sobre el aviso de pérdida, daño o retraso. Los daños de carácter aparente y las pérdidas de carácter parcial, deben ser reclamados a más tardar el primer día hábil siguiente a la fecha en que la carga ha sido puesta en poder del consignatario. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes deberá darse aviso por escrito del reclamo que corresponda dentro de los 6 días corridos siguientes a la entrega. En caso de pérdida, cuando el OTM no efectuará el aviso por escrito acerca dichas circunstancias, la pérdida se tendrá por efectivamente producida a los noventa días de que las cargas debieron ser entregadas.

²⁶ Artículo 23 de la convención TMI, identidad con las Reglas de Hamburgo sobre el tema de mercancías peligrosas. Creándose los códigos internacionales de mercancías peligrosas para tomar en cuenta las precauciones que en estas se ordenan.

En el marco de la convención TMI artículo 25 se fija el plazo de prescripción de las acciones del contrato de transporte multimodal en dos años computables a partir del día siguiente en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercaderías o del día en que debió hacerlo²⁷.

8. Reglas UNCTAD/CCI

La falta de entrada en vigencia del Convenio Internacional de Transporte Multimodal de Mercaderías de Naciones Unidas (Ginebra 1980), la O.N.U. solicitó a la UNCTAD ha elaborar una serie de recomendaciones formuladas a través de “reglas” para documentos de transporte multimodal.

La principal característica de las reglas es el carácter voluntario de su aplicación y su naturaleza no mandataria, así como su adecuación a los principales plexos normativos en materia de navegación marítima y aérea de carácter internacional, han llevado a extender su utilización, básicamente en lo concerniente al aspecto documental de la contratación unimodal y multimodal.

En este sentido, las recomendaciones de la UNCTAD guardan armonía con las Reglas de La Haya/Visby, así como con las normas documentales establecidas por la FIATA para el transporte aéreo de mercaderías. Por otra parte, también se han seguido para la exposición de este cuerpo las reglas para la instrumentación documental del contrato de transporte aportadas por la Cámara de Comercio Internacional (CCI). Precisamente, el grupo de trabajo

²⁷ En este sentido los documentos tipo, “multidoc95” y “fbl” marcan el mismo computo para la prescripción de acciones de reclamaciones contra el OTM

conjunto de la UNCTAD y de la CCI preparó las reglas que llevan su nombre durante el año 1991, entrando en vigor el 1 de enero de 1992²⁸.

Como ya fuera expuesto, las reglas UNCTAD/CCI para la elaboración de documentos de transporte multimodal, se han incorporado a los documentos específicos: Bill o Lading de la FIATA, y al Multidoc 95 del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO).

- a) Las reglas tienen solo naturaleza contractual, y en consecuencia su aplicación queda circunscripta a su adopción dentro del contrato de transporte de que se trate.
- b) No se requieren formalidades específicas, y pueden ser adoptadas tanto para la operación bajo un solo modo de transporte (marítimo o aéreo), como dentro de la contratación multimodal, pero debe quedar expresamente establecido que el contrato se celebra y perfecciona bajo su órbita.
- c) Incorporadas en forma expresa al contrato, se entiende que sus partes han acordado que resulte reemplazada toda otra prescripción que se oponga a las reglas, excepto aquellas a través de las cuales se incrementa la responsabilidad o las obligaciones a cargo del operador de transporte multimodal, siempre y cuando no existan normas obligatorias incorporadas a las leyes nacionales o tratados internacionales aplicables que impidan esa extensión de responsabilidad²⁹.

²⁸ GORRIZ LOPEZ, CARLOS: "La CCI y la UNCTAD elaboran las reglas para los documentos de transporte multimodal", en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993 pág.979

²⁹ MOLIS FERNANDEZ, ANTONIO; *El conocimiento de embarque*. Granada, 2000. pág 146.

La regla 5 de I UNCTAD/CCI habla sobre la responsabilidad del OTM que esta regido por la presunción de su culpa, y en consecuencia la perdida o daño de las mercaderías transportadas, así como la demora en la entrega, se le atribuyen cuando los hechos o circunstancias dañosas han tenido lugar en el ámbito temporal en el cual aquellas han a su cargo. Obviamente, el OTM se exonera de responsabilidad en el caso de probar que los eventos que ocasionaron los daños , la perdida o la demora no pueden atribuírsele ni a titulo de culpa o dolo, tanto a el como a sus dependientes, incluidos los transportistas efectivos de los que se haya valido para ejecutar el contrato³⁰.

Si bien las bases de responsabilidad del OTM son las mismas que se fijan en el Convenio de Ginebra de 1980, sus diferencias mas relevantes se encuentran en el caso de demora, fijando las reglas que para que esta sea atribuible al OTM debe existir una declaración de interés en el plazo de entrega expresamente efectuada y aceptada al momento de extenderse el documento de transporte. Por otra parte, las reglas fijan que si el transporte multimodal involucra el transporte marítimo, que el OTM no es responsable por la perdida, daño o demora, cuando estos han sido producidos por la culpa del capitán o piloto del buque o de sus dependientes, si sus acciones u omisiones se han producido durante la navegación o dirección del buque. Tampoco responde el OTM, en caso del tramo marítimo, si el daño perdida o demora obedecen a la producción de un incendio, salvo que esta haya ocurrido por e defectuoso estado de la nave³¹.

³⁰ Sobre el tema ver "MULTIMODAL TRANSPORT": *The feasibility of an Internacional legal Instrument. Legal instrument*, secretaría de la UNCTAD 13 enero 2003.

³¹ SAP de Valencia 01-07-2005 <<que considera que el incendio que determinó la destrucción de contenedor, no han sobrevenido por falta del capitán>>.

En el mismo sentido que la convención TMI, la extensión temporal de la responsabilidad del OTM comprende el lapso que corre desde que este toma bajo custodia las mercaderías a transportar hasta que se efectiviza la entrega las mismas³². En ese termino, resulta responsable por la totalidad de los actos u omisiones de sus dependientes, agentes o de cualquier otra persona que se haya valido para la ejecución del contrato.

Las reglas UNCTAD/CCI han fijado los montos topes de responsabilidad del OTM en valores menores a los contenidos en el Convenio ONU de 1980. En efecto, a menos que la naturaleza y valor de la carga haya sido declarado por el expedidor e incluida en el documento de transporte multimodal, el OTM no será responsable por la perdida o daños sino hasta la suma de equivalente a 666,67 derechos especiales de giro (DEG) por bulto o unidad de carga transportada, o hasta 2 DEG por kilogramo en caso de cargas a granel, lo que resulte superior³³.

La convención de TMI, cuando conforme al contrato no se haya incluido la utilización del modo marítimo, el monto de limitación para las cargas a granel se incrementa hasta 8.33 DEG por unidad de peso. Siguiendo a la convención de TMI, se prevé que cuando la perdida o el daño se encuentre localizado en determinada fase del transporte, a cuyo respecto resulta aplicable una ley nacional o tratado internacional que fijan otro limite de responsabilidad de los

³² Sobre el mismo en las reglas UNCTAD/CCI hace un apartado de definiciones que incluye los términos "bajo custodia" y "entrega"

³³ Dicha limitación es similar a la fijada en el protocolo de 21 de diciembre de -1979 modificador del convenio de Bruselas (Haya-Visby), así como en las reglas de Hamburgo.

previstos por las reglas, el tope indemnizatoria se ajustara a las normas específicas recién indicadas.

En lo referente al límite de responsabilidad por demora, las reglas fijan que la reparación del perjuicio ocasionado por tal motivo, no excederá del monto total del flete acordado para la contratación multimodal. El OTM pierde la posibilidad de limitar el monto de su responsabilidad si es probado que el daño, la pérdida o la demora, le son imputables, a él o a los dependientes de los que se ha valido, por sus actos u omisiones a título de dolo o culpa grave³⁴.

Las acciones derivadas del contrato de transporte multimodal, prescriben a los nueve meses computados a partir de la entrega de la carga al consignatario de la misma. Este tratamiento esta enfocado a permitir dentro de tiempo hábil que el OTM pueda su vez promover las acciones de regreso que le pudiera corresponder contra los transportistas efectivos antes de su expiración.

En atención a que las reglas deben ser pactadas en forma consensual, como ya fuera expuesto no deben seguirse formalismos específicos, pero si debe exponerse claramente que la contratación tiene lugar bajo las mismas. El documento de transporte multimodal es prueba fehaciente de la entrega de las mercancías y este puede ser emitido en forma negociable o no negociable, es decir admitir o no que a partir de su instrumentación, las mercaderías en el

³⁴ "En las notas explicativas de la sobre las reglas menciona que se utilizara la denominada <<formula de contenedor>> según las cuales el reclamante podrá utilizar las unidades incluidas en el contenedor a efectos de la limitación de la responsabilidad...." Esta regla esta basada en la limitación que acoge las reglas de la Haya-Visby.

incluidas puedan ser transferidas por cesión de dicho documento, conforme las reglas de circulación de los papeles de comercio.

Las reglas, de acuerdo a su carácter eminentemente contractual, no incluyen previsiones acerca de estos aspectos. Por lo general, los documentos usuales fijan, tanto para las controversias de índole judicial, como para las instancias de arbitraje, la aplicación de las normas vigentes en el domicilio del OTM.

9. Derecho mexicano

En México el 20 de enero de 1982 se aprueba el decreto del Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, el 24 de mayo de 1980. Por medio de La Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, en ejercicio de la facultad que le concede el artículo 76, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, decreta:

UNICO.-Se aprueba el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, concluido en Ginebra, el veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, posteriormente el instrumento de ratificación, firmado por mí el día veintidós del mes de enero de año de mil novecientos ochenta y dos, fue depositado ante el Secretario General de las Naciones Unidas el día once del mes de febrero del propio año.

Por lo tanto, Para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintitrés días del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y dos.- José López Portillo.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, Jorge Castañeda.- Rúbrica.

México regula esta actividad, mediante el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional de 1989, el cual abroga al anterior publicado el 16 de agosto de 1982. En este Reglamento de 21 artículos, se establecen los requisitos que habrá de cumplir un Operador de Transporte Multimodal, para constituirse como tal y la responsabilidad de éste, misma que ya fue abordada en el apartado anterior.

En ese sentido, y de acuerdo a la reglamentación internacional y nacional, se establece que el período de responsabilidad abarcará el período comprendido, desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia, hasta el momento en que las entrega.

Asimismo, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquiera otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato.

También se responsabiliza de entregar las mercancías al consignatario:

a) Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento.

b) Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales debidamente endosado, y Cuando el documento de transporte multimodal se haya emitido en forma no negociable, a la persona designada en el documento como consignatario.

Por otro lado, el OTM será responsable de la pérdida o daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, cuando la pérdida, daño o retraso, se haya verificado estando las mercancías bajo se custodia y siempre que se compruebe que hubo culpa o negligencia de su parte o de sus empleados.

La cuantía de la indemnización por dicha pérdida o daño, se fijará según el valor de las mercancías en el lugar y el momento de su entrega al consignatario, o en el lugar y el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, hubieren debido ser entregadas.

Básicamente este reglamento esta hecho en base de la convención de TMI, y con los principios básicos del contrato de transporte establecido en el régimen normativo del país, también a las necesidades que este tiene para establecer una normativa especifica al tema.

10. Derecho español

El Código Civil español regula el transporte como una modalidad especial del arrendamiento de obras y servicios, pero la mayor parte de la

doctrina, el profesor Garrigues, tiende a considerarlo dentro de la especie de locación de obra o contrato de empresa, toda vez que el porteador se compromete, no sólo a realizar la actividad de transporte, sino también a la llegada de las cosas transportadas al lugar de destino; si bien, como a este contrato acompaña una cierta obligación de custodia, hay autores, fundamentalmente los mercantilistas del siglo pasado y principios del actual, que ven en él un contrato complejo o mixto (arrendamiento de cosas, de servicios, de obra, depósito, etc.).

Se dispone de un nuevo concepto legal, recogido en la Orden Ministerial de 25 de abril de 1.997, en la que se define como aquel contrato mediante el cual una persona, física o jurídica, titular de una empresa dedicada a la realización de transportes por cuenta ajena o a la intermediación en la contratación de los transportes, se obliga, en nombre propio y mediante un precio, a realizar, por cuenta de otra, las operaciones que resulten precisas para trasladar adecuadamente una o más cosas de un lugar a otro mediante la utilización de vehículos de tracción mecánica que circulen por carretera.

Si bien el contrato de transporte de mercancías por carretera puede ser, al menos en teoría, civil o mercantil, a la vista de la definición legal expuesta y de la normativa administrativa vigente, la primera de dichas modalidades puede considerarse hoy en día inexistente en la práctica.

La jurisprudencia define al transporte multimodal como: una operación de transporte multimodal por razón del empleo de medios distintos y que, en

principio, habría de traducirse en la concurrencia de diversos regímenes jurídicos, que, no obstante, se simplifican cuando en el contrato intervienen ciertos factores de unificación, como sucede, en el plano subjetivo, con el organizador del transporte, que asume la obligación de transportar aunque sea con medios ajenos, o, en el plano objetivo, con las llamadas «cargas unificadas» y, en particular, los contenedores, que por razón de su propio efecto unificador de las mercancías que contienen permiten aislar jurídicamente las operaciones de llenarlos y dar a las mismas un tratamiento específico.

Sobre cual haya de ser ese tratamiento jurídico, ante la falta de vigencia del Convenio de las Naciones Unidas sobre transporte multimodal internacional de mercancías son las diversas opciones disponibles la más adecuada es la búsqueda de un régimen uniforme, integrando la pluralidad de fases o modos de transporte en un contrato único, determinante de la uniformidad del régimen jurídico aplicable³⁵, es decir extraer los principios generales comunes a los Tratados y Convenios existentes en materia de transportes (CMR [RCL 1974, 980] , Convenio de Bruselas de 1924 [RCL 1930, 1105] , Convenio de Varsovia [RCL 1931, 910] , COTIF [RCL 1986, 166, 1659] y CIM [RCL 1975, 1649, 1892] , entre otros, y sus correspondientes actualizaciones), sin olvidar el recurso a la normativa general del contrato de transporte³⁶.

Lo que hay que destacar ahora, es que cuando se celebra un único contrato de transporte con un operador que se obligó frente al cargador por el entero recorrido de las mercancías, desde su recepción y carga en los

³⁵ En el mismo sentido la STS 17 de diciembre de 1990, determina una uniformidad jurídica.

³⁶ criterio utilizado en algunas ocasiones en el sistema normativo español, obsérvese STS 31 de enero de 1984.

contenedores hasta su entrega, incluyendo no sólo las fases propiamente de desplazamiento terrestre y marítimo sino también los períodos intermedios, existiendo, por ello, un único responsable contractual que responde como porteador como se podrá observar en el artículo. 379 Código de Comercio, acorde con el artículo 3 del Convenio CMR), que es, además, el sujeto directo de imputación y no los porteadores efectivos de la defectuosidad de la prestación, que motiva la excepción y sustenta la reconvención, pues afecta al desconocimiento de pactos que se dicen alcanzados con la actora, relativos al coste de la operación y a la fecha o plazo comprometido de entrega.

En el sistema jurídico español el comisionista de transportes, transitario u operador de transporte multimodal, depositario y gestor, es considerado transportista por sí mismo, en cuanto organizador del transporte, cuando, tras contratar en nombre propio con el cargador, lo hace, también en nombre propio, con el efectivo transportista o transportistas, comprometiéndose a hacer transportar la mercancía y responsabilizándose del resultado (art. 379 Código de Comercio., artículos. 26.1.a y 126.1 LOTT³⁷). La doctrina y la jurisprudencia han considerado de aplicación también al transporte marítimo. Por su parte, la Ley 16/1987; de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres se refiere a los transitarios en su artículo 126 y, entre otras, a sus funciones de organizadores de los transportes internacionales y de contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas.

³⁷ En este mismo sentido se podrá observar las STS del 14-10-1998 y STS del 23-5-2000, en el cual se somete a los transitarios la misma responsabilidad asignada a los porteadores, en este mismo sentido el artículo 379 del Código de comercio.

Como se puede observar en la jurisprudencia al respecto sobre el transporte multimodal, la falta de regulación sobre la materia genera que se busque una ley aplicable, buscando una regulación sobre los transportes utilizados.

Se ha discutido entre la conveniencia de atender al principio de absorción y aplicar al todo la disciplina del medio principal, recurrir a la normativa general del contrato de transporte o, esta opción choca con el inconveniente de atribuir primacía a un medio sobre otros y extender la regulación de un contrato de un transporte unimodal más allá de su propio ámbito.

Por otro lado, es realizar una interpretación uniforme de los convenios internacionales existentes en materia de transportes, esta opción ha sido más favorable dado el carácter de subsidiariedad que presenta³⁸, la desventaja de esta forma de interpretación es la diversidad de regulaciones, mismas que se establecieron en el siglo pasado, estas se muestran incapaces de establecer con acierto una optima ordenación sobre la materia, por la constante evolución de la misma.

³⁸ En el sentido la jurisprudencia STS de 31 de enero de 1984, en el cual hace una misma interpretación sobre la obligación subsidiaria.

CAPITULO III

ELEMENTOS DEL CONTRATO

11. Planteamiento general

En el contrato de transporte multimodal los elementos son la base del mismo. En el presente capítulo se estudiarán todos los elementos que contiene el contrato de transporte multimodal de contenedores, elementos personales, reales y formales. Dichos elementos son figuras modernas, las cuales solo se encuentran en este contrato y que son generadoras del mismo.

Sobre los elementos personales del contrato de transporte multimodal de contenedores, se podría decir que el operador de transporte multimodal como figura moderna es la parte central del contrato, ya que este será el único responsable frente al expedidor del cumplimiento del traslado. Es el que maneja toda la logística del traslado de las mercancías, existen otras figuras no menos importantes, el expedidor que es la persona que entrega la mercancía, el consignatario que es la persona autorizada a recibir las mercancías, además de estas figuras, la convención de TMI, así como también las reglas UNCTAD/CCI se incluye otra figura que es la de porteador esto para la distinguir al OTM.

Los elementos reales del contrato, se observará al contenedor como el elemento impulsor sobre el cual se genera este contrato, sobre el transporte de mercancías a grande escala, así como también de los diferentes buques en los cuales se transportan los mismos

En los elementos formales el documento de transporte multimodal hace prueba del contrato y acredita que el operador de transporte multimodal ha tomado las mercancías en custodia empieza la obligación del operador de transporte multimodal de entregarlas encolumnes en destino, en el documento se hará constar los datos característicos de la mercancía, este mismo se podrá emitir de dos formas: negociable y no negociable³⁹.

12 Elementos personales del contrato.

12.1 Operador de Transporte Multimodal (OTM)

Es una figura moderna que se crea debido a las nuevas tecnologías, y a la necesidad de tener un nuevo sistema en el transporte. Los datos esenciales que se extraen de la definición son que el OTM es el sujeto central en esta nueva modalidad de contratación.

Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (convenio TMI) define al operador de transporte multimodal (OTM) "El OTM aquella persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los portadores que participan en las operaciones de transporte multimodal y asume la responsabilidad de cumplimiento del contrato." De esta forma, el

³⁹ MORENO ISAAC Y J. LAMUDA NARANJO: "*Transporte de mercancías en contenedores*". Cádiz. 1981. pág 34 PELLON RIVERO; "El transporte multimodal..." op. cit pág. 140.; SILINGARDI GABRIELE: "*Transporte...*", op. cit pág .33; LOPEZ RUEDA, FRANCISCO; "Régimen Jurídico..." op. cit. pág 362. SILINGARDI GABRIELE. "*Transporte...*", op. cit pág.35.

operador se configura no ya como un simple eslabón de la cadena de obligados que intervienen en la operación de transporte multimodal, sino como el único responsable frente al expedidor del cumplimiento íntegro de la obligación de traslado.

Importante resaltar que el operador de transporte multimodal puede asumir las obligaciones del contrato del transporte multimodal por medio de un agente que actúa en su nombre. Es importante la identificación de la persona pues será el operador y no su agente el que responderá por los perjuicios derivados del incumplimiento del contrato.

De este modo puede observarse que el OTM es la parte material del contrato que va desde la prestación del porte, recibiendo una remuneración por el acto efectuado y queda en libertad para ejecutar el contrato de modo que para esté sea el más conveniente. Es decir el OTM tiene la libertad de escoger el tipo y el modo en que este efectuara el transporte, desde escoger los vehículos y vías adecuadas. Así como actividades que se consideran muy técnicas y altamente especializadas que van desde la carga, descarga y transbordo de las de la mercancía con equipos especiales, el aseguramiento, los trámites de aduana fiscales, trámites administrativos.

El OTM es un empresario del transporte, con un alto conocimiento del mercado y con una visión comercial de lo que representa el transporte en la competitividad de un producto. Su actividad es eminentemente internacional, lo cual implica que debe tener una red de agentes, encargada de la dirección

operativa de sus actividades en las rutas atendidas. Una operación de transporte multimodal involucra a muchos actores pero también requiere de infraestructura física.

Uno de los problemas que desempeña en la práctica es la configuración del OTM en la práctica, debido a los efectos de la responsabilidad se deriva de los daños y el retraso en la entrega. Al respecto las reglas de la UNCTAD/CCI, en la regla 2.2 definen al OTM toda persona que celebra un contrato de transporte multimodal y asume la responsabilidad de su cumplimiento en calidad de porteador⁴⁰.

Conforme al Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional⁴¹ el OTM es toda persona moral autorizada por la secretaría de Comunicaciones que celebra un contrato de transporte multimodal internacional y que actúa como principal y asume frente al usuario la responsabilidad del cumplimiento del contrato”.

En la práctica es difícil identificar la figura del OTM ya que se puede confundir como un porteador en cualquier contrato de transporte. Por otra parte se puede distinguir que la figura de operador de transporte multimodal es algo especial, ya que no solo asume las obligaciones típicas, también se hace cargo de la ejecución de la transferencia de las mercancías, por medio de los

⁴⁰ A esta misma situación llegan los documentos en la práctica de transporte multimodal “Multidoc95”, “combiconbill”, “fbl” el cual se le atribuye al operador las obligaciones necesarias para llevar acabo el traslado de la mercancía.

⁴¹ Reglamento para el transporte internacional multimodal Publicado en el Diario Oficial de la federación el día 17/febrero/2000. entrando en vigor el 18/febrero/2000, abrogando el reglamento de1982.

diferentes modos de transporte, y de ahí de una serie de actividades y tramites que van más allá de las obligaciones de cualquier agente⁴².

Otro aspecto muy importante en tomar en cuenta las traducciones en castellano, ya que los textos de convenios y de proyectos, ya que puede llegar a tener confusiones. Dentro de lo anterior es importante tomar en cuenta que el OTM es la figura más importante dentro del contrato de transporte multimodal, ya que es él el encargado de hacer efectivo el cumplimiento del contrato. Y no un agente expedidor.

Dentro de otro contexto podemos decir que el OTM siempre es porteador, porque ejecuta el transporte o lo promete emitiendo el documento de transporte multimodal (DTM) y respondiendo del íntegro desplazamiento de la mercancía por más de un modo de transporte, puede que no existan porteadores distintos del OTM⁴³.

12.2 Porteador

Por porteador se entiende la persona que efectivamente ejecuta o hace ejecutar el transporte, o parte de éste, sea o no el operador de transporte multimodal. En las reglas de la UNCTAD hace mención que se incluye la definición de <<porteador>> para distinguir del OTM todo porteador ejecutor que no sea al OTM.

⁴² SILINGARDI GABRIELE. "*Transporte...*", op. cit. pág.35

⁴³ LOPEZ RUEDA, FRANCISCO; "Régimen Jurídico..." op. cit. pág 361.

Este aspecto es importante mencionarlo ya que para que el OTM cumpla con su obligación de entregar la mercancía a su destino necesita la ayuda de personas las que reciben el nombre de porteador. La figura de porteador en el contrato de transporte multimodal, es un tercero ajeno a la relación obligacional que existe entre el operador y el consignatario. "Por lo tanto, no existe ninguna relación contractual entre el cargador o el consignatario y el porteador. Aparece frente a ellos simplemente como un auxiliar del operador"⁴⁴.

La relación que puede existir entre el OTM y el porteador es un contrato diferente, al contrato principal y sobre ellos versara una serie de obligaciones diferentes a las que se generan en el contrato de transporte multimodal. De lo anteriormente dicho podríamos también tomar en cuenta cual será la responsabilidad del porteador, la cual solo tendrá que ser frente al OTM ya que este es el que efectuó el contrato ante el. Esta figura existe cuando el OTM recurre a los servicios de uno o varios porteadores para hacer efectiva la entrega, y éste responderá del tramo en que se convirtió transportista.

12.3 Expedidor.

El convenio TMI en su artículo primero párrafo quinto, señala por expedidor toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el ordenador de transporte multimodal, o toda persona que, por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las

⁴⁴ GORRIZ LOPEZ, CARLOS: "El contrato de transporte". *Manual de formación continuada*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2002.pág 367.

mercancías al operador de transporte multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.

Como puede observarse serán expedidores:

1. Quien contrata con el porteador en su propio nombre, ya lo haga por cuenta propia o ajena.
2. El mandatario o comisionista que estipule que el transporte el transporte a su nombre es expedidor⁴⁵.

Puede denominarse expedidor, quien formalmente contrato el transporte sino, además, quien materialmente realiza el acto de la mercancía al OTM, está amplitud que concede el convenio TMI a la figura del expedidor, permite que pueda quedar incluido bajo esta denominación, y por ende, a ser considerado acreedor del transporte frente al expedidor.

Se entenderá como persona física o jurídica que, sin ser necesariamente propietaria de una mercancía la entrega al porteador con quien ha celebrado un contrato de transporte en nombre propio, aunque lo haya hecho por cuenta ajena, para que sean trasladadas hasta el lugar de destino y entregarlas a un destinatario que puede ser ella misma⁴⁶.

Dentro de estas conceptualizaciones nos podemos dar cuenta que en la practica para definir al expedidor se suele utilizar diversos términos como

⁴⁵ GARRIGUES, J; *Curso de Derecho Mercantil*. Tomo II, 8ª ed. Revista con la colaboración de Sánchez Calero, Madrid 1983, pag 213.

⁴⁶ LOPEZ RUEDA, FRANCISCO; "Régimen Jurídico..." op. cit. pág 361.

“cargador”, “remitente” e incluso en los documentos tipo de BIMCO se suele mencionar como Merchant (“comerciante”) para hacer referencia es la persona que hace un contrato con el OTM, también podemos decir que es el generador del contrato o la cadena de transporte multimodal ya que es el que genera el contrato.

Las reglas UNTAD/CCI lo definen como la persona que celebra el contrato de transporte multimodal con el OTM. Sin atribuirle ninguna relevancia a la persona que por cuya cuenta de este intervengan, así como también a la que podría realizar materialmente el acto de entrega de las mercancías. De este mismo modo lo manejan el documento tipo “fbl” en lo referente al consignador, y el “multidoc95” en su cláusula primera.

12.4 Consignatario

Es toda persona autorizada para recibir la mercancía según el artículo 1 de la convención de TMI, debe de observarse que el consignatario es la persona autorizada a recibir las mercancías⁴⁷.

En el ámbito del transporte de mercancías se suele emplear los términos de “destinatario y consignatario”, ya que es utilizado para designar a la persona que tiene derecho a retirar las mercancías del lugar fijado para la entrega⁴⁸.

⁴⁷ En este sentido lo menciona PADILLA GONZALEZ-CLAVERO TERNERO, EN AA.VV., *Lecciones de derecho Mercantil*. 6ª edición., Madrid, 2000 quien define al consignatario de la carga como <<la persona que recibe las mercancías por cuenta del destinatario y paga el flete>>.

⁴⁸ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ; “El transporte multimodal...” op cit pag, 339.

En el documento tipo “multidoc95” define al consignatario como la persona encargada de recibir las mercancías por parte del OTM. En este mismo sentido lo marca las reglas UNCTAD/CCI. Como puede observarse el consignatario será la persona que esté autorizada en los documentos para recibir la mercancía, independientemente de qué nombre se le dé por los diferentes ordenamientos de cada país.

13. Elementos reales

13.1 Contenedores

Los contenedores son, de forma general, una caja para el transporte de mercancías. Comúnmente conocido también por “container”, lo que buscaban sus inventores fue la “unitarización” de la carga. La evolución de los mismos desde sus inicios, apreciando como fueron modificados para su aceptación mundial.

A finales del siglo XX, un equipo italiano de arqueólogos submarinos descubrió un buque que naufragó en el mar de Liguria en el siglo II de nuestra era. El nombre de este buque era “Felix Pacata”, entre los restos del pecio se encontraron varios *dolium* (receptáculos de madera o de barro) de proporciones parecidas a lo que hoy en día conocemos por contenedores.

Estos dolium eran utilizados para el transporte de líquidos y para el transporte de animales salvajes cuyo destino eran los circos romanos⁴⁹.

Son los Ferrocarriles Británicos, seguido de los Ferrocarriles Holandeses, quienes experimentaron a principios del siglo XX con unas cajas tamaño Standard. Cajas que aportaban grandes ventajas pero con el inconveniente de una complicada manipulación cuando se tenían que transportar de un vagón de ferrocarril a un camión o viceversa. Al poco tiempo se rechazó este proyecto debido al gran coste que suponía la manipulación.

Durante este siglo, específicamente en el año de 1928 se celebró el Congreso Mundial de Automóviles en Roma, donde se presentaron unos modelos de contenedores para el transporte terrestre y de ferrocarril, en este congreso nace el Comité Internacional de Contenedores con el fin de estudiar los diferentes modelos y escoger los mejores proyectos.

En 1933 se creó Bureau International des Containers (BIC), por la Cámara Internacional de Comercio (CCI), con el fin de tratar todos los aspectos técnicos como aplicaciones comerciales en el transporte intermodal.

De forma masiva comenzó “durante la segunda guerra mundial cuando el ejército de los Estados Unidos, estudia un sistema para el transporte del armamento y provisiones. El suministro se realizaba mediante unas cajas

⁴⁹ MORENO ISAAC Y J. LAMUDA NARANJO: *“Transporte de mercancías en contenedores”*, Cádiz. 1981.pág 34

estándar, con destino a los ejércitos aliados en Europa, con la intención de ahorrar tiempo y evitar los robos⁵⁰.

En 1954, un conductor de camión llamado Malcom McLean revolucionó la industria marítima. "Desarrollando el primer acercamiento seguro, confiable y rentable al transportar mercancía en contenedor, McLean hizo una contribución al comercio marítimo tan fenomenal que lo han comparado al padre del motor de vapor, Roberto Fulton." Esta grandiosa idea surgió en uno de los muelles, un punto de entrega, observando como perdía tiempo cuando entregaba la mercancía a los estibadores. Muchos años después, cuando ya tenía una gran industria camionera surgieron normas para el transporte de mercancía por vía terrestre en Estados Unidos, lo que lo llevó a recordar aquel día donde veía como desaprovechaba el tiempo para descargar la mercancía de su camión. Por lo que decidió modificar el método de transporte.

Para seguir con su plan, McLean decidió comprar petroleros y acondicionarlos para poder colocar las cajas en su cubierta, dando inicio a su nueva industria. El día 26 de abril de 1956 el buque IDEAL X, zarpó del Puerto de Newark en Nueva Jersey, con destino al Puerto de Houston con un cargamento completo de 58 contenedores sobre cubierta, naciendo así el concepto de la containerización y del transporte multimodal

Luego en 1957, la compañía transforma unos buques tipo Victory a portacontenedores, siendo el buque Gateway City el primero en entrar en servicio

⁵⁰ RICARD MARÍ, ADAMIR DE SOUZA, JUAN MARTÍN, JAIME RODRIGO. "El transporte de contenedores. Terminales, operatividad y casuística" Ediciones, Upc. 1º edición. octubre de 2003.pág 65.

regular entre New York, Florida y Texas con una capacidad de 226 contenedores. En 1966, Sea Land estableció un servicio de contenedores desde el Puerto de Newark para Europa. A finales de ese año Sea Land ya contaba con 23 buques portacontenedores, con una capacidad de más de 18.000 contenedores. En 1961, la ASA (*American Standards Association*) elaboró un conjunto de normas destinadas a estandarizar la construcción de contenedores (dimensiones, formas, etc.) en Estados Unidos.

Posteriormente, con en el transcurso del año 1.965, cuando se constituye la INTERNATIONAL STANDARD ORGANIZATION (ISO) con sede en Ginebra, la cual impone el empleo de unas normas dimensionadas, fijando longitudes, anchura y altura de los contenedores. Al mismo tiempo la I.S.O., se ocupa de dictar normas de alcance internacional respecto a las pruebas, marcas, terminología, capacidad de carga, cubicaje, etc. de los contenedores. En el año 1967 la I.S.O. aprueba las características técnicas de las cantoneras (*corners post*), unas de las piezas estructurales más importantes del contenedor, para su estiba, trincado y operaciones de carga y descarga.

13.2 Buques

Buques *pull-on/pull-off*, para los que se emplean carretillas elevadoras de gran potencia; buques *lift-on/lift-off*, en que las operaciones de carga y descarga se realizan mediante grúas, incluso se había experimentado con el

sistema *fly-on/fly-off*, que consiste en descargar los contenedores mediante helicópteros⁵¹.

Hoy en día se están explotando buques portacontenedores, con capacidad de carga de 8.000 TEU⁵², actualmente se están construyendo buques portacontenedores con capacidad de carga de 11.000 TEU y en proyecto buques portacontenedores con capacidad de carga de hasta 15000 TEU.

El uso del contenedor ofrece grandes ventajas, tanto a los armadores, receptores o embarcadores, como al transporte terrestre e instalaciones portuarias, lo cual significa al mismo tiempo, una actualización de medios de manipulación, como carretillas elevadoras, grúas pórtico, *transtainers*, *bancarriers*, así como la disponibilidad de grandes espacios al aire libre, como son las terminales de contenedores y los depósitos de almacenaje reparación de contenedores.

Hay que distinguir tres tipos principales de buques destinados al transporte de contenedores en cuanto a las características propias del buque:

- Los buques portacontenedores convencionales o multipropósito.

Estos buques tienen una o varias bodegas y entrepuentes de carga donde se estiban los contenedores formando bloques. Una vez cargada la bodega y trincados los contenedores, se cierran las tapas de escotilla y sobre

⁵¹ Santiago Hernández Yzal, Economía Marítima, Edit. Cadí, Barcelona.1970.pág 43.

⁵² Se denomina TEU al contenedor que tiene una longitud de 20 pies (Twenty Foot Unit).

estas se suele estibar una cubierta de contenedores, que a su vez terminadas las operaciones de carga–descarga, se trincaran debidamente. Las bodegas de estos buques están libres de obstáculos y la estiba de los contenedores, se realiza a partir de un plano de estiba facilitado por la terminal o confeccionado por el primer oficial del buque, con la posterior aprobación del capitán. La estiba se realizara teniendo en cuenta la secuencia de los puertos de escala y procurando no empachar contenedores, evitando de esta forma gravosas remociones.

- Los buques portacontenedores celulares.

Son los más utilizados hoy en día para el transporte de contenedores, su particularidad es que en las bodegas de carga, tienen dispuestas unas guías verticales donde se estiban los contenedores. Las operaciones de carga y descarga, son del tipo vertical utilizando generalmente grúas del tipo pórtico.

Una vez cerradas las bocas de escotilla, con las tapas, que suelen ser de una sola pieza, se dispone de una cubierta de contenedores. En algunas construcciones de buques portacontenedores celulares, la cubierta principal también esta provista de guías, facilitando de esta forma el trincaje de los contenedores. En este tipo de buques es de gran importancia, que los contenedores no presenten de formaciones estructurales que excedan de las tolerancias ISO, puesto que podrían quedar bloqueados en las guías, provocando con ello averías en la carga y demoras en las operaciones.

- Buques de carga rodada, Roll On – Roll Off.

Los buques portacontenedores tipo roll on–roll off o buques de carga rodada, están provistos de una rampa generalmente dispuesta a popa del buque y que una vez abatida, servirá para que las operaciones de carga y descarga se puedan llevar a cabo, utilizando, cabezas tractoras con chasis, mafis o semi-remolques. Las bodegas de carga de este tipo de buque, están divididas en cubiertas a las que se accede mediante rampas hidráulicas interiores. En algunos buques además de las rampas de carga, se les disponen ascensores que comunican las distintas cubiertas de carga. Es un tipo de buque cuyo uso es conveniente, para aquellos puertos, donde el utillaje portuario es limitado en cuanto a medios de carga y descarga.

14. Elementos formales

14.1. Documento de transporte multimodal

Por documento de transporte multimodal se entiende, el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que, el operador de transporte multimodal, ha tomado las mercaderías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato⁵³.

⁵³ SAP de Cádiz, 9-11-1998, considera a el conocimiento de embarque como valor probatorio, presunción «iuris tantum» de que si se llevo acabo la carga dentro del contenedor.

Según el artículo 1.4 de la convención TMI, “por documento de transporte multimodal se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal y acredita que el OTM ha tomado las mercancías bajo custodia y se ha prometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de este contrato”.

El documento de transporte multimodal (en los sucesivos DTM) además de servir como prueba del contrato de transporte multimodal acredita la recepción de las mercancías por el operador. La función de prueba del contrato no quiere decir que la ausencia del documento comporta la nulidad de este. No se trata el documento de un requisito de forma o de prueba del contrato⁵⁴.

Debe de destacarse que el DTM no es concebido como título-valor, sino que constituye su noción a su eficacia probatoria, y del compromiso del emisor de realizar el transporte y entregar las mercancías conforme al contrato.

La emisión del DTM constituye es una obligación del OTM, quien deberá emitirlo en la forma elegida por el cargador se puede emitir de dos formas, en forma negociable y forma no negociable. En caso de emitirse un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta cada juego. El OTM queda liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en esa hipótesis, el operador o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

⁵⁴ Las reglas UNCTAD/CCI en la regla 1,1 establecen que su aplicación a través de incorporación aunque no se haya emitido documento alguno. En este sentido DIAZ MORENO; “El contrato...” op.cit. pág.972

La firma del documento podrá ser manuscrita, impresa en facsímile, perforada, estampada, en símbolo o registrada por cualquier medio mecánico o electrónico, en tanto ello no sea incompatible con las leyes del país en que se emita el documento relativo.

14.2 Documento de transporte multimodal negociable

Las reglas UNCTAD/CCI, (regla 4.3) como en la convención de TMI (art.6), menciona que los documentos negociables se pueden emitir a la orden y al portador.

Puede emitirse “al portador” la persona que presente uno de los originales será legitimada para la entrega de la mercancía. Cuando se emite a la “orden” la persona legitimada para recibir las mercancías será aquella que además de presentar el documento original aparezca en el en virtud del endoso⁵⁵. En este tipo de documentos a la orden el porteador debe demostrar la identidad de su persona y la designada en el título como último endosatario.

El rasgo de la necesaria posesión del documento, para la ejercitación de los derechos a los que se refiere constituye el dato básico para hacer ver que el DTM negociable es un verdadero título valor⁵⁶.

⁵⁵ Si se ha emitido en forma determina se exige la prueba de identidad como lo determinan las reglas.

⁵⁶ RECALDE: “El conocimiento...” op. cit. pag.346; PENDON MELENDEZ; “Los títulos representativos de la mercancía,” Madrid, 1994. pag. 107.

Las cláusulas de reserva que se inscriben en el documento son admisibles, si el OTM tiene motivos razonables para sospechar que los datos no representan con exactitud las mercancías que ha tomado bajo su custodia y, carece de medios razonables para verificar esos datos. A su vez si el OTM no hace constar en el documento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

El documento establece la presunción iuris tantum que el operador ha tomado bajo su custodia las mercancías como aparecen descritas en dicho documento. Sin embargo, el OTM no podrá probar en contrario, si el documento ha sido transmitido a un tercero de buena fe (documento negociable), incluido el consignatario

14.3 Documento de transporte multimodal no negociable

En el DTM no negociable, es aquel en el cual se mencionara el nombre del consignatario así lo menciona la convención TMI y las reglas UNCTAD/CCI,

El OTM quedara liberado de su obligación de entregar las mercancías cuyo nombre figura en el DTM no negociable o a cualquier persona conforme a las instrucciones recibidas. Son un elemento de prueba de contenido contractual y de la recepción de las mercancías, el destinatario no necesita poseer el documento para requerir la entrega de las mercancías, solo basta con identificarse como el beneficiario designado del contrato. Es de especial

consideración que se emitan este tipo de documentos, se emiten debido a rapidez con que se pueda dar el transporte, ya que las mercancías pueden llegar a destino antes que los mismos documentos, por lo tanto resulta de muy adecuada su emisión en el contrato de transporte multimodal.

14.4 Contenido del documento

En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:

- a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el numero de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) el estado aparente de las mercancías;
- c) el nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
- d) el nombre del expedidor;
- e) el nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) el lugar y la fecha en el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;
- g) el lugar de entrega de las mercancías;
- h) la fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;

- i) una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no negociable;
- j) el lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
- k) la firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- l) el flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario;
- m) el itinerario previsto, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión de documento de transporte multimodal;
- n) una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las declaraciones del presente convenio;
- o) cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son compatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal

14.5 Otros Documentos

Un documento complementario que frecuentemente utilizado en el transporte mediante containers (en el sistema multimodal), es el Equipment Interchange Receipt o Nota de Intercambio. La función de este documento es contener los controles realizados a los contenedores y sus precintos cada vez que esos pasan de manos de un operador a otro, debiendo contener las firmas de quien entrega y quien recibe.

El objeto de este control y, su registro en un formulario es, en primera instancia, poder en caso de daños al contenedor o rotura de precintos en que etapa de su trayecto intermodal éste ha sido ocasionado, y quien es la parte responsable, no solamente por la eventual condición de la mercadería en el caso que el daño fue provocado mientras había carga dentro del contenedor, sino también por eventuales gastos de reparación del contenedor mismo. La idea del precinto no es hacer al contenedor inviolable, sino que debe delatar si el contenedor ha sido abierto. Mediante la inspección del contenedor y de los precintos en cada momento del pase de un operador a otro, en todos los segmentos del transporte, se debe ir deslindando la responsabilidad de cada persona que interviene.

El formulario debe contener como mínimo los siguientes datos:

1. Identificación completa del contenedor.
2. Buque que descargo el contenedor (durante el ciclo de importación) o destino del contenedor (en ciclo de exportación).
3. Momento y lugar donde se confecciona y el movimiento, es decir quien entrega/ quien recibe).
4. Descripción de eventuales daños que tenga el contenedor en el momento de confección del Formulario de Intercambio.
5. Números de precintos y/o candados (cuando tiene carga).
6. Nombre e identificación de la persona y de la empresa que entrega.
7. Nombre e identificación de la persona y de la empresa que recibe.
8. Datos del vehículo transportador.

CAPITULO IV

DEL CONTENIDO DEL CONTRATO

15. Planteamiento general.

El estudio de este capítulo se presenta como una cuestión de un interés especial, dada la importancia que reviste, así como el interés que generan las obligaciones, así como la responsabilidad por el incumplimiento de estas obligaciones.

Se estudiarán la obligación de la principal figura del contrato, el OTM que es el generador de las obligaciones de las figuras que intervienen en el contrato de transporte multimodal, de las mercancías, así mismo como las obligaciones de cada parte integrante del contrato, tanto el expedidor que tiene una obligación importante de la puesta a disposición de la mercancía, como el deber de informar el contenido, así como el consignatario persona encargada de recibir la mercancía.

La responsabilidad en el ámbito del transporte multimodal, como es sabido es un tema difícil, ya que no existe normativa alguna, también generado por la intervención de diferentes medios de transporte, se ha buscado con los diferentes instituciones internacionales que generaron sus propios conocimientos de embarque para establecer una disciplina uniforme, en la cual

se pueda establecer una seguridad jurídica para las distintas partes integrantes del contrato⁵⁷.

16. Obligaciones del operador de transporte multimodal.

Se debe destacar que la obligación principal del OTM en virtud del contrato, se compromete a entregar las mercancías en el mismo estado en que las recibió de manos del expedidor, dentro del plazo que estos hubieran acordado, y si esto no se hubiere mencionado dentro de un plazo razonable.

Para que el OTM cumpla con esta obligación de traslado y custodia de la mercancía conviene destacar que se deben de dar diversos factores en los cuales el OTM debe de tomar en cuenta. Por lo tanto el OTM debe de elegir los medios más idóneos y rutas de transporte, para hacer más eficiente este traslado el OTM se da a la tarea de utilizar medios de consolidación para el transporte.

La obligación de tener un medio de transporte (terrestre, marítimo o ferroviario) en perfectas condiciones equipado y aprovisionado para recibir la carga. El aspecto anterior es de suma importancia y dato caracterizador en que el OTM se obliga a realizar el transporte en su integridad, donde no se limita a gestionar la operación que excede de sus líneas por cuenta de su cliente, sino

⁵⁷ DIAZ MORENO, ALBERTO: "El transporte..." op. cit. pág. 75; GORRIZ LOPEZ, CARLOS: "La responsabilidad..." op. cit. pág.82; MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: "El transporte multimodal...", op. cit. pág 155.; así como los documentos tipo "multidoc95", "Combiconbill"; y "fbl"

que se promete el traslado y entrega de la carga, esta es una de las características más importantes en el contrato de transporte multimodal.

Como se ha dicho, el OTM no se obliga simplemente a ocuparse de la expedición de la mercancía y por lo tanto a celebrar en su nombre pero por cuenta del remitente uno o más contratos de transporte, sino que se obliga a realizar o hacer realizar la transferencia de la mercancía asumiendo la responsabilidad directa de todo el transporte⁵⁸.

16.2 Obligación de custodia de las mercancías

Sobre la obligación que pesa sobre el OTM de entregar las mercancías en el mismo estado y condiciones que la recibió del expedidor. Esto es la naturaleza y características de la mercancía y, en general el estado en que se encuentran estas al momento que fueron entregados a éste, resultara acreditado a través de las menciones descriptivas que el OTM hará constar.

Lo que debe conectarse con el derecho de que reconoce a verificar la concordancia de la naturaleza y de la cantidad de las mercancías con lo expresado por el Expedidor⁵⁹. Esto para que el OTM tome las debidas diligencias para la custodia de las mercancías y adopte todos los mecanismos para el traslado.

⁵⁸ SILINGARDI GABRIELE. "*Transporte...*", op. cit. pág.33, 34.

⁵⁹ LOPEZ RUEDA, FRANCISCO "Régimen Jurídico..." op. cit. pág 517

Si llegare a existir, inexactitud de los datos relativos a su naturaleza y las circunstancias de las mercancías el OTM podrá introducir reservas respecto de los datos suministrados por el expedidor. Normalmente se incluyen en los documentos cláusulas de formulación (<<received the goods in apparent good order and condition>>)⁶⁰.

16.2 Obligación de carga y descarga

El acondicionamiento y la estiba de las mercancías en el contenedor, se realiza por el OTM cuando así lo mencione el documento⁶¹. Las mercancías opcionales de la estiba que el OTM se comprometa a guardar por medio de los envases, de los acoplados, de los tanques transportables, de los planos, de las plataformas, o de los artículos similares del transporte usados para consolidar mercancías. Los envases, acoplados, tanques transportables y planos cubiertos, son guardados por el OTM o recibidos por él en una condición guardada, se pueden continuar o debajo de cubierta sin el aviso al comerciante.

16.3 Obligación del traslado de las mercancías.

La facultades que tiene el OTM para realizar el transporte de mercancías es de elegir los medios de transporte adecuados para el total cumplimiento de la obligación y rutas de transporte, mas adecuada para el traslado, así como la

⁶⁰ RECALDE: "El conocimiento..." op. cit. pag.326; en el mismo sentido documentos "multidoc95"; "combiconbill"; "fbl".

⁶¹ DIAZ MORENO, ALBERTO: "El transporte Multimodal...", op. cit., pág 73

también la facultad de utilizar contenedores, tanques o instrumentos similares para consolidar la carga⁶².

Sobre esto podemos decir que el OTM se hace cargo de las funciones que a tales sujetos corresponden las operaciones del traslado multimodal organización y coordinación de la completa operación del traslado considerada en su conjunto, lo que comprenderá, además de la ejecución material, en su caso, del transporte en si, las operaciones accesorias y complementarias del mismo⁶³.

16.4 Obligación de la entrega de las mercancías.

Asume la obligación de entregar las mercancías al consignatario en el lugar y el plazo en que hubieran acordado las partes, en el mismo estado en que le fueron entregadas estas. Esta obligación determina la culminación del contrato y por lo tanto el cese de la responsabilidad.

El operador del transporte multimodal se obliga a ejecutar o hacer ejecutar todos los actos necesarios para que las mercancías sean entregadas:

En forma "negociable".

- Cuando el documento sea emitido en forma negociable "al portador", a la persona que presente uno de los originales del documento;

⁶² en este sentido. DIAZ MORENO ALBERTO, "El transporte Multimodal..." op. cit. pág. 75

⁶³ RECALDE: "El conocimiento....". Op. Cit. pág. 301

- Cuando el documento se haya emitido en forma negociable "a la orden", a la persona que presente uno de los originales del documento debidamente endosado;
- Cuando el documento se haya emitido en forma negociable a nombre de una persona determinada; a esta persona, previa acreditación de su identidad y contra la prestación de uno de los originales del documento. Si tal documento ha sido endosado "a la orden" o en blanco se aplicará lo dispuesto en el literal.

En forma "no negociable"

- Cuando el documento se haya emitido en forma "no negociable", a la persona designada en el documento como consignatario previa prueba de su identidad.
O a la persona conforme a las instrucciones recibidas.

Sobre la obligación de entregarlos en el tiempo pactado, esta obligación surgió hace muy poco, ya que antes no estaba contemplada por las circunstancias que pueden surgir en el transporte marítimo y los riesgos inherentes a la aventura marítima, y por esto resultaba difícil la precisión del transporte.

La convención de TMI de manera análoga a los acuerdos internacionales más recientes en materia de transporte (CMR, CIM, reglas de Hamburgo.) Reglamentan la obligación por parte del OTM de la entrega por fuera de los términos convenidos o, en ausencia de indicación expresa dentro

del término que sería razonable⁶⁴. Del mismo modo están contempladas en las reglas UNCTAD/CCI, las cuales contempla un plazo razonable.

17. Incumplimiento de las obligaciones y responsabilidad del Operador de transporte multimodal

La responsabilidad es un tema muy complicado de definir para el transporte multimodal. Esto se debe a que no existe una normativa uniforme al respecto, debido a este problema y como el transporte multimodal lleva consigo la intervención de los diferentes medios para la ejecución, se tendrá que aplicar la normativa específica a la ejecución del transporte.

Debido a esta circunstancia se ha buscado una unificación mediante la elaboración de una disciplina convencional, que, aceptada por los propios operadores, llegara afianzarse en el tráfico⁶⁵. A partir de esto se trata de ofrecer una disciplina uniforme la cual pueda llegar una seguridad jurídica en la que se hallan inmersos los OTM. Se crearon reglas uniformes que sobre las cuales se crearon documentos que sirvieron de base para el transporte. Combiconbill (combined transporte bill of loading), FBL (fiata transport bill of loading) documento creado por la FIATA, y el multidoc 95, (multimodal transport bill of loading), documentos creados bajo las reglas de 1973 elaboradas por la Cámara de Comercio Internacional que posteriormente fueron revisadas en 1975, reglas relativas a un documento de transporte combinado, y las reglas de

⁶⁴ SILINGARDI. GABRIELE: "*Transporte Multimodal*". op. cit. pág 113

⁶⁵ DIAZ MORENO ALBERTO, "El transporte..." op. cit. pág. 75, en el mismo sentido SANCHEZ ANDRES. ANIBAL: "Transporte combinado de mercancías", *RMD* 1975, núm. 135-138, pag 65

la UNCTAD/CCI de 1991, cuya entrada en vigor se produjo en 1992, relativas a los documentos de transporte multimodal.

17.1 Sistemas de responsabilidad

Se ha buscado tener un sistema en el cual se puedan determinar de que manera es manejada la responsabilidad del OTM, la UNCTAD ha hecho diversos informes en los cuales se establece un régimen de responsabilidad adecuada y que se pueda llevar a la practica. Los sistemas utilizados son tres: a) Un sistema uniforme de la responsabilidad, b) Un sistema de la responsabilidad de la red, c) En un sistema modificado de la responsabilidad⁶⁶.

a) Sistema uniforme de responsabilidad.

En este ámbito se puede decir que en el sistema uniforme, recoge la autonomía que otorga el contrato de transporte multimodal, el OTM queda sometido a un régimen de responsabilidad único, aplicable con la independencia de la fase del transporte en la que se produce el hecho desencadenante de su responsabilidad⁶⁷.

Esto permite crear un sistema de responsabilidad autónomo y uniforme, y consistente en una sola obligación. Aquí no hay que fragmentar la normativa las mismas reglas aplican independiente de la etapa unimodal. Está de ventaja particular del punto de vista del utilizador de transporte (consignor/consignee),

⁶⁶ "MULTIMODAL TRANSPORT": *The feasibility of an Internacional legal Instrument. Legal instrument*, secretaría de la UNTAD 13 enero 2003.

⁶⁷ DIAZ MORENO ALBERTO, "El transporte..." op. cit., pág. 76.

pues una responsabilidad del portador en relación a un demandante del cargo sería uniforme a través de una transacción multimodal y no variaría dependiendo de: a) si una pérdida se pueden atribuir a un modo particular del transporte y, b) las reglas consideradas aplicables a ese modo en un foro dado⁶⁸.

Si bien es cierto que este sistema en concreto facilitaría muchas cosas también existe la problemática que hay sobre la inoperatividad que existe, ya que en muchos de los tramos que se llegaron a establecer en el transporte, están cubiertos por un convenio internacional respectivo. Conviene destacar que en la actualidad, las personas que intervienen en el transporte internacional de mercancías, no apoyan este sistema de responsabilidad ya que esto produciría un aumento considerable en los costes.

“Se carece de una facilidad de aplicación, ya que la jurisprudencia ha asentado los criterios de los diversos regímenes unimodales. Existen dos razones por las que se debe de rechazar este sistema de responsabilidad⁶⁹. El primero la dificultad de valorar la mayor onerosidad del Convenio TMI frente a los regímenes unimodales y la segunda; la posibilidad de cambiar de un modo de transporte a otro para dulcificar el régimen de responsabilidad (esto es que se camufle el con otros contratos el contrato de transporte multimodal, para acogerse a un sistema que le beneficie más).

⁶⁸ MULTIMODAL TRANSPORT: “*The feasibility of an Internacional legal....*” op. cit, pag 17

⁶⁹ GORRIZ LOPEZ, CARLOS: “El contrato de...”, op. cit pág.377

b) Sistema de responsabilidad de la red.

Este sistema aplicara el régimen de responsabilidad en la fase de en la cual se produjo la perdida o daño. El actual marco jurídico internacional que gobierna en los contratos multimodal del transporte se puede caracterizar como sistema de la red por el defecto, debido a la ausencia de un instrumento internacional aplicable en el transporte multimodal, responsabilidad varía según la etapa del transporte a la cual una pérdida particular se puede atribuir y cualquier regla unimodal obligatoria internacional o nacional relevante de la responsabilidad⁷⁰.

Así que dentro de esto existiría un solo contrato pero la responsabilidad se manejaría en el transporte que ocurrió el daño, aquí deja fuera la autonomía que se pretende alcanzar con el Convenio TMI. Dicho sistema no ofrece soluciones satisfactorias, ya que deja aun lado cuando los daños que se produjeron no son localizados, esto sucede cuando hay transporte de contenedores, no es posible determinar la exactitud en la que ocurrió el daño o, cuando el daño es producido en la fase de almacenaje, en la fase carga y descarga.

De tal manera que, la opción por un sistema de responsabilidad tipo red solo es posible en relación con los daños localizados en la fase del transporte; para el caso de que tal localización no sea factible es necesario de un régimen uniforme⁷¹.

⁷⁰ MULTIMODAL TRANSPORT: "*The feasibility of an Internacional legal....*". op. cit, pág 17

⁷¹ DIAZ MORENO. ALBERTO: El transporte..."op. cit., pág. 76,

A pesar de las diferencias existentes entre regímenes especiales y los problemas que plantea su aplicación a una operación multimodal entienden que constituyen la única solución viable, dada la imperatividad de la regulación uniforme.

Este sistema de red es utilizado en algunos documentos que se utilizan en la práctica como es el Combiconbill donde menciona en su cláusula donde habla de las Provisiones especiales para la responsabilidad y la remuneración. "Si puede ser probado donde ocurrieron la pérdida o los daños, por parte del porteador, se tendrá el derecho para requerir la responsabilidad que se determinará por las provisiones contenidas en cualesquiera convención internacional o derecho nacional".

c) Sistema modificado de la responsabilidad

Este sistema crea un término medio entre un sistema de red y un sistema uniforme. Este fue un intento para tener unificar la norma en el transporte multimodal.

Un sistema modificado esencialmente intenta proporcionar un compromiso medio entre un sistema uniforme y un sistema de la red. Los varios arreglos son posibles, haciendo un sistema más uniforme o un sistema más de red. La ventaja potencial de este acercamiento es que puede proporcionar con eficacia un consenso realizable, considerando visiones e intereses que están en conflicto. La desventaja potencial de un sistema

modificado, no obstante es que el uso de sus provisiones puede ser complejo y que puede no poder abrogar extensamente, mientras que no proporciona las ventajas completas de un sistema uniforme, ni alivia completamente las preocupaciones de los que favorezcan un sistema de red⁷².

“Este sistema es comúnmente aceptable en la practica ya que se habla del daño localizado esto es un sistema de red y para los supuestos en que el daño no sea localizado o no, los documentos de uso se remiten al régimen que establecen ellos mismos, un sistema uniforme. El régimen uniforme que resulta normalmente aplicable también en las vertientes de la responsabilidad del OTM queda al margen del sistema de red, en ocasiones llega a establecerse su aplicabilidad en otros supuestos esto, ante la ausencia de los convenios internacionales multimodales que cubran la fase en donde se localizo el daño⁷³.”

Bajo la convención d TMI, la responsabilidad del MTO es uniforme para localizado y la pérdida no localizada, pero, en casos de la pérdida localizada los límites de la responsabilidad es determinada por la referencia a cualquier convención internacional aplicable o el derecho nacional obligatorio que proporciona un límite de la responsabilidad más alto que el de la convención como lo menciona el artículo 19.

⁷² MULTIMODAL TRANSPORT: “*The feasibility of an Internacional legal....*”. op. cit, pág. 17.

⁷³ DIAZ MORENO ALBERTO: “Transporte terrestre...”, op. cit., pág. 76, en el mismo sentido SANCHEZ ANDRES, ANIBAL: “el transporte combinado de mercancías, en *Revista de derecho Mercantil*, 1975 (135-136) pág. 85; PELLON RIVERO, RICARDO: “Transporte multimodal de mercancías (Repercusiones en el Transporte Aéreo), en *Revista de Derecho Privado*”, 1985 pág. 143 y 144.

17.2 Periodo de responsabilidad

El periodo de responsabilidad el abarca desde el momento en que el OTM se hace cargo de las mercancías personalmente o por medio de su representante hasta el momento en que entrega estas. Es decir abarca todo el lapso del tiempo el cual el OTM tiene las mercancías en su poder⁷⁴.

Esto puede crear algunas confusiones como cuando es el momento en que es tomada en custodia y cual es el momento de la entrega. Ya que generalmente es difícil definir estos dos momentos, que son de suma importancia para saber el momento en que exactamente se inicia la responsabilidad del OTM⁷⁵. Esta responsabilidad también cubre periodos en los que las mercancías no están siendo propiamente transportadas (por ejemplo durante los tiempos de almacenaje, o durante operaciones de carga y descarga).

Para que no exista tal confusión que se ha suscitado en la antigüedad la Convención de TMI en su artículo 14 define, a efectos de este artículo se considerará que las mercancías están bajo su custodia del OTM:

- a) Desde en que este las haya tomado a su cargo al recibirlas
 - i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste

⁷⁴ En este mismo sentido, documentos tipo "Combiconbill", en el "FBL" y en el multidoc95.

⁷⁵ SAP de Barcelona, de 17-10-1994. Considera la responsabilidad del porteador deficiente cumplimiento de la prestación de manejo, cuidado y custodia de la carga, en el mismo sentido STS Madrid 22 enero 1987. (RJ 1987\ 401) STS Madrid 31 marzo 1983. (RJ 1983\ 1655) STS Madrid 29 octubre 1982. (RJ 1982\ 5578) STS Madrid 21 junio 1980. (RJ 1980\ 2726)

ii) de una autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia, se hayan de poner éstas para ser transportadas.

b) Momento en que las haya entregado:

i) poniéndolas en poder del consignatario;

ii) en los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del OTM, poniéndolas a disposición del consignatario, de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el lugar de entrega;

iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.

Con esta forma de definir los dos distintos momentos “bajo custodia” y “entrega”, se deja a un lado las diferentes interrogantes de cual es el momento en que se inicia la responsabilidad y así delimitar el período de responsabilidad del OTM.

Existe otro momento en el cual marca la responsabilidad del OTM, es cuando el expedidor presenta las mercancías o por quien lo represente, el OTM procederá a la inspección de las mercancías confiadas para su transporte, art. 9 de la Convención de TMI, el inicio de la responsabilidad comenzara a partir de que el OTM concluya la verificación de las mercancías.

Las reglas de la UNCTAD/CCI, delimitan de la misma manera el período de responsabilidad del OTM, con menor detalle que la Convención de TMI. De la misma forma que la entrega de géneros al OTM marca el inicio de su responsabilidad *ex recepto* por la custodia de aquéllos, la entrega de la mercancía al consignatario determinará el cese de aquella responsabilidad; por lo que a partir de este momento el OTM quedara liberado de la responsabilidad por cualquier pérdida o daño que los géneros pudieran experimentar⁷⁶.

17.3 Responsabilidad del otm, por sus empleados, agentes y otras personas.

En el contrato de TMI, el OTM será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato, como si estas acciones las ejercitara el mismo⁷⁷.

Como se observa, para que el cumplimiento del contrato el OTM, tendrá la necesidad de recurrir a los servicios de a otras personas para el cumplimiento del contrato y este responderá de todos los actos⁷⁸.

Esta situación se remonta a la cláusula *"Himalaya" aquella obrante en el conocimiento de embarque, por medio de la cual, se extiende a los agentes,*

⁷⁶ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ. "El transporte multimodal..." op cit pag, 167

⁷⁷ Véase el artículo, 15 del la Convención TMI, 4.2 de las Reglas UNCTAD/CCI, cláusula 9(2) Combiconbill, 10(c) multiloc95.

⁷⁸ STS 21-10-1987 considera que existe responsabilidad de la empresa por actos de sus empleados, por el daño a la mercancía.

dependientes, empleados y contratistas independientes del transportista, que ejecuten obligaciones que le corresponde a éste, todas las defensas de las cuales se beneficia el transportista en virtud del conocimiento de embarque se reclame por vía contractual o extracontractual”.

17.4 Fundamento de la responsabilidad

El artículo 16 de la convención de TMI menciona que el OTM es responsable de las mercancías desde el momento que éste o cualquier persona a su cargo reciba las mercancías del cargador hasta el momento de la entrega de las mercancías, en el mismo estado en que las recibió. Y este será responsable de la pérdida o daños de las mismas, así como también del retraso dentro del plazo que ellos hubieren acordado. En este ámbito el OTM podrá probar que él y las personas que actúen por cuenta de este, han observado el cuidado normal al adoptar todas las medidas necesarias para evitar el acontecimiento.

El criterio utilizado para fundamentar la responsabilidad tanto en el Convenio de TMI como en las reglas UNCTAD/CCI se considera el criterio de la culpa presunta del OTM y de las personas a su cargo, del mismo modo los documentos tipo Multidoc95 así como el Combiconbill.

En efecto, el criterio de la culpa presunta resulta tradicionalmente establecido como base de la responsabilidad del porteador en las diversas disciplinas internacionales que regulan el transporte efectuado a través de

medios distintos al marítimo⁷⁹. Siguiendo la misma línea de las reglas de Hamburgo de 1978, el convenio de TMI establece un régimen de responsabilidad basado en la presunción de la culpa del porteador.

El operador se podrá exonerar de la culpa cuando allá tomado todas las diligencias necesarias para el cumplimiento de sus obligaciones. Esto es como es un profesional en la materia actúa con la mayor diligencia posible para que lleve a cabo su responsabilidad.

En la convención se reglamenta los daños por retardo de la mercancía, hace énfasis en la entrega de la mercancía en los términos convenidos en el contrato, maneja un plazo acordado por las partes, a falta de este maneja 90 días para considerarlas pérdidas.

Las Reglas de la UNCTAD/CCI al referirse, al retraso de la entrega y a al conversión del retraso en pérdida efectiva, se manejan en el mismo sentido de la Convención.

Bajo las normas de la Convención, obliga a las partes a ser muy diligentes en su ejecución, es decir, como alguna vez se dijo, deben actuar como un buen y leal empresario, y con relación al OTM éste compromete su diligencia razonable (due diligence), de allí que al establecerse la presunción de culpa de su parte –o de sus dependientes-, para poder liberarse de esa responsabilidad, debe probar que él, sus empleados o agentes o cualquier otra

⁷⁹ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ: *"El transporte multimodal..."* pág.75, en el mismo sentido Código de Comercio español para el transporte de mercancía tanto terrestre como marítimo artículo 362 y 620

de las personas adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias (artículo 16, numeral 1)⁸⁰.”

El OTM será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia. La doctrina es unánime en que el mero incumplimiento acarrea responsabilidad y que la carga de la prueba se invierte: es el deudor quien debe probar un hecho que excluya su culpabilidad (fuerza mayor, caso fortuito, etc.) si quiere exonerarse. Al acreedor le basta con probar el incumplimiento⁸¹.

Se establece que en caso de concurrencia de culpas con cualquier otra causa, el OTM será responsable en la medida en que su culpa o negligencia contribuyó a causar el daño, la pérdida o el retraso, teniendo sobre sí la carga de la prueba de la causa concurrente.

17.5 Causas de exoneración del OTM

El operador de transporte multimodal no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdidas, daño o retraso ha sobrevenido cuando las

⁸⁰ Es lo que en el Derecho anglosajón se conoce como *due diligence*, un desarrollo jurisprudencial que constituye un eximente de responsabilidad a favor del porteador, cuando éste prueba que actuó con diligencia para proteger las mercancías.

⁸¹ AGUIRRE, FERNANDO Y FRESNEDO, CECILIA: *Transporte Multimodal*, Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1999, p. 84.

mercancías estaban bajo su custodia en los términos establecidos, en una o más de las circunstancias siguientes:

- acto u omisión del expedidor, consignatario o propietario de las mercancías, o de su representante o agente;

- insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;

- manipuleo, carga, descarga, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el expedidor, el consignatario o el propietario de las mercancías o por su representante o agente⁸²;

- vicio propio u oculto de las mercancías;

- huelga, lock out, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del operador de transporte multimodal debidamente comprobados;

- Por retraso en la entrega⁸³.

⁸² SAP de Barcelona 7-2-1996, se considera la exoneración de la responsabilidad del porteador, debido a las deficiencias en la estiba de la mercancía por parte del cargador dentro del contenedor.

⁸³ SAP de Valencia, 3-7-2001 estima que hubo retraso de la mercancía, y que por dicho motivo se generan gastos que deberán de ser cubiertos.

En la convención de TMI la causa de exoneración del OTM, menciona que quedara libre de de la responsabilidad cuando este demuestre que él, sus empelados, agentes y otras personas, adoptaron las medidas razonables para evitar el daño.

Se entienden que el operador deviene responsable por no tomar las medidas razonables. Pero basta la prueba de la avería y de la pérdida de las mercancías o del retraso en la entrega para que se presuma que la negligencia del operado o de sus auxiliares originó el perjuicio⁸⁴.

La interpretación del art. 16 de la Convención habrá de realizarse en el sentido de que el operador quedará exonerado de la responsabilidad cuando consiga demostrar que él, sus empelados o agentes adoptaron todas las medidas que un ordenado y diligente porteador hubiera previsto a fin de evitar el daño.

Por otro lado las Reglas UNCTAD/CCI aparte del sistema anteriormente mencionado se inspiran en el régimen de La Haya-Visby en lo concerniente a la exoneración por falta náutica y de incendio, así como en lo concerniente a la innavegabilidad del buque.

Ello sin perjuicio de que con respecto a las mercancías transportadas por mar o por vías de navegación interior, cuando las pérdidas, daños o retraso hayan ocurrido durante ese transporte, el OTM no será responsable de:

⁸⁴ Criterio adoptado por las reglas UNCTAD/CCI y por documentos tipo Multidoc95, así como el FBL.

- la falta del capitán, piloto, marinero o empleados del porteador en la navegación o manejo del buque, es decir, la falta náutica, o⁸⁵
- el incendio, amenos que haya sido ocasionado por culpa personal del porteador.

Se establece también la exoneración del OTM, siempre que, en los casos en que la pérdida o el daño provengan de la innavegabilidad de la nave, el OTM pruebe que ha empleado la diligencia debida para poner el buque en estado de navegar al comienzo del viaje.

Se puede apreciar que en el régimen de las Reglas se establece una presunción juris tantum de culpa del OTM, quien puede probar su ausencia de culpa, así como la de sus agentes, empleados o contratistas empelados en el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, lo cual nos parece bastante difícil, es vista que la prueba negativa de la culpa no se puede hacer. Lo que sí se puede hacer es traer la prueba positiva de las diligencias realizadas para evitar el hecho y sus consecuencias. Por ello, en la expresión del fundamento de la responsabilidad del OTM, parece más coherente la formulación realizada en el Convención TMI⁸⁶.

⁸⁵ SAP de Barcelona, de 6-4-2000 considera que la pérdida de contenedores por la caída al mar es debido mala estiba de los mismos sobre la cubierta del buque, produciéndose la rotura de los trincajes que los sujetaban, responsabilidad del capitán y de la naviera.

⁸⁶ AMATHEUS. CARLOS: "Régimen Aplicable Al Transporte Multimodal", (Especial referencia al caso venezolano), Conferencia, XI congreso del Instituto Iberoamericano del Derecho del Mar, Santo Domingo, 7 de noviembre de 2006. El texto puede ser encontrado en la página web del instituto en: www.institutoiberoamericanodederechomaritimo.com/conferencias.

Por otro lado en los documentos tipo “combiconbill” se aparta de la regla general, y establece un régimen de exoneración objetivo dulcificado. Su cláusula 9 dispone de siete hechos que exoneran al Porteador.

- a) acto erróneo o negligente del comerciante,
- b) el cumplimiento de las instrucciones de la parte autorizada para darlas;
- c) la falta de embalaje adecuado;
- d) la carga o descarga de las mercancías realizada por el comerciante, o por cuenta suya;
- e) el vicio inherente al cargamento;
- f) la insuficiencia o la inadecuación de las marcas o de los números de las mercancías;
- g) una huelga o conflicto laboral.

17.5.1 Exoneración de la responsabilidad en contenedores

El sistema de la utilización de contenedores, ha generado soluciones particulares de la responsabilidad. En determinadas circunstancias el empleo de contenedores impedirá al operador en determinadas circunstancias valorar el buen embalaje de las mercancías que se encuentran estibadas en su interior esta puede ser FCL (*full container load* o contenedor de carga llena), en esta forma e Operador recibirá del expedidor un contenedor cerrado y sellado⁸⁷.La

⁸⁷ SAP de Madrid, de 9-10-2001, considera que el conocimiento de embarque se contenga la cláusula “FCL, la responsabilidad es completa del cargador, y que “ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan de un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante”

verificación que realice el operador se referirá al supuesto aparente⁸⁸ y de aquí si el defecto del contenedor no era apreciable no incurrirá en responsabilidad.

“En el ámbito del contrato del transporte multimodal cuando el contenedor haya sido suministrado por el expedidor, será este quien deba soportar sobre su patrimonio las consecuencias derivadas de su mal funcionamiento⁸⁹”. En la actualidad no hay un sistema de normas específicas al respecto, pero existe jurisprudencia que puede resolver dicho conflicto. La jurisprudencia italiana, estadounidense y española acostumbran a exonerar al porteador si entrega al destinatario el contenedor como lo recibió; es decir cerrado y con los sellos de origen intactos⁹⁰. El porteador anotara en el documento una cláusula en la cual limita su responsabilidad por pérdidas o deterioro de las mismas a causa de los defectos del contenedor, siempre y cuando el expedidor hubiere sido cargo de la estiba en su interior y no lo hubiere recibido con alguna reserva.

Hay casos especiales en donde el titular de la mercancía pueda probar que el daño fue producido por culpa del transportista. Esto es que el recipiente este intacto al momento de recibirlo, Este deberá probar que el daño se produjo

⁸⁸ Los documentos tipo como el Multidoc95 y el combiconbill suelen añadir una cláusula “RECEIVED the goods in apparent good order and condition, as far as ascertained by reasonable means of checking, as specified above unless otherwise stated.

⁸⁹ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ: “*El transporte multimodal...*” op .cit. pág.198; en el mismo sentido cláusula 17.3 del “combiconbill” y cláusula 20(c).

⁹⁰ GORRIZ LOPEZ, CARLOS: “*La responsabilidad...*” op. cit. pág. 626. Así la sentencia del Tribunal de Casación 22.3.1991, num. 3112, Dir. Mar. 1991(IV), págs 996 y ss. Se transportaron 429 balas de tejidos de algodón en dos contenedores desde Callao a Génova, en el puerto de destino se comprobó que faltaban 1460 kilogramos de carga, y el asegurador tras indemnizar al destinatario, interpuso demanda contra el porteador. El tribunal de casación declaró que << si a la partida el contenedor es relleno, cerrado y sellado por el cargador, el Ordenamiento impone al porteador sólo la carga de probar la integridad de los sellas y la ausencia de menoscabo, a fin de excluir su responsabilidad por la ausencia constatadas a la llegada; resultando siempre posible la prueba específica de su culpa o de sus auxiliares dependientes>>

durante el transporte y por negligencia del transportador “el carácter iuris tantum de que la presunción se permite que el acreedor de las mercancías vincule el daño a su actividad⁹¹.

Argumentando este aspecto la jurisprudencia hace mención de que cuando el conocimiento de embarque se haya provisto de la cláusula “carga y recuento según el cargador”, no servirá para probar el buen estado inicial de las mercancías⁹².

Aquí se deja de lado que cuando no se observaran esos defectos técnicos del contenedor, será el operador el responsable del daño que se le pueda causar a las mercancías.

En el sistema LCL (*Less than container load*, o contenedor incompleto) en donde la estiba de la mercancía ha sido llevada por el porteador, esté responderá de los daños, así como de los daños ocasionados ala mercancía que pertenece a otros consignatarios que viajen en el mismo contenedor. La exoneración de este sistema es muy difícil de establecer ya que el porteador es el que estiba la mercancía, y este es el que debe de responder por lo que llegare a pasar.

⁹¹SAP Cantabria 27-9-2001 considera que hubo responsabilidad del transportista por el deterioro de la mercancía, ya que figuran unos precintos de los contenedores, que resultan distintos en las aperturas efectuadas por el comisario de averías lo que solo se justifica con una apertura de tales contenedores durante el viaje marítimo.

⁹² Así lo hace la jurisprudencia estadounidense en BONASSIES (crónica de la jurisprudencia américaine (1992-1993). 2on. DMF, 1995; En el mismo sentido la jurisprudencia española en la sentencia de 3.4.1998 del Tribunal Supremo

La jurisprudencia italiana menciona que si una vez hecha la estiba por el porteador el, el expedidor asume el riesgo en el transporte de contenedores. "así sucede cuando se incluye en el conocimiento de embarque el tipo de contenedor que se va a utilizar para el transporte de mercancías y el tipo de buque que se va a utilizar. Y el expedidor no genera ninguna reserva."⁹³

El "combiconbill" en su cláusula 9.3 alude al vicio inherente de la mercancía como causa exoneración de la responsabilidad del operador. Esto es los daños que se puedan originar como consecuencia de las condiciones físicas de estas, las cuales se puedan afectar durante el trayecto.

17.6 Limitación de la responsabilidad del operador de transporte multimodal

En la reglas sobre el limite de responsabilidad se basan en limitaciones que vienen plasmadas en la Haya-Visby, y toman para formular su limite la denominada <<formula contenedor>>, esto es que se podrá utilizar las unidades incluidas en el contenedor para los efectos de limitar la responsabilidad siempre y cuando se hayan enumerado en el documento.⁹⁴

Según las Reglas de 1991 de la UNCTAD/CCI el OTM sólo será responsable por una suma que no exceda del equivalente a 666,67 Derechos Especiales de Giro (DEG) por bulto o unidad (933.34 .USD); o a 2 DEG por

⁹³ SAP de Pontevedra, de 27-7-2006, considera la limitación de la responsabilidad de la porteadora por la cláusula contenida en el conocimiento de embarque, respecto a la pérdida o daño de la mercancía. En el mismo sentido el Tribunal de casación Italiano Véase Sentencia 17.1.1995, núm. 485 (Dir. Mar., 1996) (I), págs. 165 ss.)

⁹⁴ En el mismo sentido el documento Multidoc95 cláusula 12.

kilogramo (2.8 .USD), si esta cantidad es mayor, salvo que el valor de las mercancías haya sido declarado por el expedidor y que haya sido consignado en el documento.

Si un contenedor, o un elemento análogo es cargado con más de un bulto o unidad, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal esté contenido en ese elemento de transporte, se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada.

Si el transporte multimodal no incluye el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 DEG por kilogramo (11.66 .USD.).

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se hayan producido en una fase determinada del transporte multimodal, respecto del cual sean aplicables un convenio internacional o una ley nacional que contengan otro límite de responsabilidad, el límite se determinará de acuerdo a lo dispuesto en el convenio o ley nacional que rija el acto donde ocurre la pérdida.

La cuantía de la indemnización por pérdida o daño de las mercancías se fijará según el valor de ellas en el lugar y momento de entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte multimodal, debieron ser entregadas. Pero no podrá superar el flete que deba pagarse del contrato de transporte multimodal por el transporte multimodal. La regla 6.5 reglas UNCTAD/CCI)

La regla 6.6 de las reglas UNCTAD/CCI marca el límite de indemnización previsto para la pérdida total de las mercancías y este es "la responsabilidad acumulada no excederá de los límites de responsabilidad por pérdida total de la mercancía"⁹⁵.

Las reglas establecen limitación de la responsabilidad, no solo por la pérdida o daño de las mercancías y el retraso en la entrega, sino que también por las pérdidas indirectas.

La Convención, Probablemente en consideración al hecho de que el transporte marítimo representa el trayecto por lo general más corriente de los transportes multimodales, ha terminado por acoger los límites previstos en la reglas de Hamburgo⁹⁶, introduce una mayor precisión al especificar que la unidad a tomar en consideración es la unidad de carga.

El límite de responsabilidad es de 920 Derechos Especiales de Giro (DEG) por bulto o unidad de carga transportada, o alternativamente de 2.75 DEG por Kg. De peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor. Y lo marca en los siguientes términos:

- Si se utiliza un contenedor, paleta u otro equipo similar, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de TM esté contenido dentro de tal equipo, es un bulto o unidad. Si no hay tal descripción, el elemento de transporte se le considerará unidad de carga transportada.

⁹⁵ En este mismo sentido documento Multidoc95 cláusula 12 (f) así como la Convención en su art. 18.5

⁹⁶ : SILINGARDI. GABRIELE: "*Transporte Multimodal...*". op. cit. pág. 114

- Si el container o elemento similar no es propiedad o no ha sido suministrado por el OTM y sufre daños o pérdida, se le considerará unidad independiente de carga transportada.
- Si el transporte multimodal no incluye ningún segmento de transporte por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del OTM estará limitada a 8.33 DEG por Kg. De peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.
- en caso de retraso en la entrega la limitación de responsabilidad en de dos veces y media (2 ½) el flete a pagar por el TM.
- La responsabilidad acumulada por la pérdida, daño y la demora no excederá de la limitación de responsabilidad en caso de daño o pérdida.

En virtud que se trata de un transporte por varios modos de transporte, si se logra identificar el modo en el cual ocurrieron los daños o la pérdida, si a esa fase determinada de transporte se le aplica un Convenio Internacional o una ley nacional imperativa que establezca límite de responsabilidad superior al que resultaría de aplicar el límite del Convenio TMI, el límite de responsabilidad se determinará con forme a ese Convenio internacional o ley nacional imperativa.

Los limites que acoge el documento "Combiconbill" se aparta de la tendencia al fijar el limite de resarcimiento en función al peso bruto de la carga afectada, cuando no pueda localizarse la fase de operación en la cual se produjo el daño. En cuanto al retraso el "Combiconbill" presenta una especialidad, en cuanto contraponen el flete del transporte cubierto por el

documento y es valor de las mercancías: el límite será menor del valor de las dos cifras⁹⁷.”

Se regula la pérdida al derecho de limitar la responsabilidad, en el supuesto que pérdida, daño o retraso se deban a una acción u omisión del OTM (por sí mismo) realizadas con intención de causarlos, o temerariamente y a sabiendas que sobrevendrían tal daño, pérdida o retraso.

El OTM no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad si se prueba que la pérdida se ha derivado de un acto del OTM con intención de causar daño y a sabiendas de que probablemente ocurrirá un daño.⁹⁸

La pérdida de la responsabilidad se necesitan dar dos factores simultáneos que son el de la conducta imprudente y de la conciencia de la probable producción del daño para que se configure la hipótesis de la decadencia del beneficio de la limitación. En la convención de TMI agrega que también el empleado o agente, u otras personas a que el OTM recurra, no podrán acogerse ala limitación si se prueba que la pérdida daño o retraso provinieron de una acción u omisión de ese empleado agente u otra persona.

17.7 Responsabilidad extracontractual

Toda la responsabilidad del transporte de le atribuye al OTM, esto no deja de lado de que el OTM pueda ejercitar acción contra el agente o persona

⁹⁷ GARRIZ LOPEZ, CARLOS: “El contrato de...” op. cit. pág. 399.

⁹⁸ Del mismo modo se puede observar el artículo 1102 del Código de comercio, que establece que la responsabilidad por dolo será exigible en toda clase de obligaciones.

auxiliar, sino que el propio acreedor pueda dirigirse contra esa misma persona, a esta acción que se ejercita sobre la persona que causo daño es de naturaleza extracontractual.

También es cierto que el acreedor puede ejercitar dos acciones una frente al OTM y otra frente al auxiliar pero de manera alternativa. Esta acción será admisible solo se dará si hubieren quedado daños sin indemnizar. La responsabilidad extracontractual se deberá establecer en cada caso por los ordenamientos nacionales (que en cada estado se observara de una manera diferente), debido a su falta de regulación tanto por las Reglas UNCTAD/CCI así como también por el Convenio TMI.

Del mismo modo se hace mención de la cláusula "Himalaya" *aquella obrante en el conocimiento de embarque, por medio de la cual, se extiende a los agentes, dependientes, empleados y contratistas independientes del transportista, que ejecuten obligaciones que le corresponde a éste, todas las defensas de las cuales se beneficia el transportista en virtud del conocimiento de embarque se reclame por vía contractual o extracontractual"*

18. Obligaciones del expedidor

Sobre las obligaciones del porteador estas vienen dadas sobre diversos aspectos que se maneja de manera general en el transporte de mercancías, y también los previstos en el contrato de contrato de TMI. Existen algunas obligaciones que son esenciales respecto al expedidor, van inmersas en la

certeza (en el sentido de la conformidad y adecuación a las mercancías que realmente entrega al OTM para ser transportadas, es decir, lo ajustado a los datos a la realidad), y la suficiencia de tales datos (debe decir la verdad para evitar daños) es una garantía que el expedidor ofrece al OTM.

Todas estas declaraciones serán de manera escrita en el documento que le sea proporcionado al OTM o bien de la manera que marcan los documentos tipo que son utilizados en la práctica.⁹⁹

18.1 Obligación de pago

La obligación principal del expedidor en todo contrato de transporte de mercancías, que se genera de manera bilateral y esencialmente oneroso, viene constituida del pago por el servicio prestado.

Sobre la cuestión del pago del flete este se puede dar de dos maneras distintas, La primera siendo efectuado el pago antes de iniciarse el traslado, la segunda es que sea efectuado totalmente o parcialmente por el consignatario, en el documento se establecerá esta cuestión. Entre otras indicaciones el documento debe de contener el flete respectivo a cada modo de transporte, o el flete total de la operación (esta hipótesis es la que se da con mayor frecuencia) incluido la moneda.

⁹⁹ Así lo mencionan documentos "multidoc95"; "combiconbill"; "fbl".

Generalmente, la determinación del precio exacto de la operación global de transporte únicamente podrá realizarse consultando la tarifa que el operador a la que el documento se remite mediante cláusula de incorporación. La atención del comerciante se dibuja a las estipulaciones referentes a la modernidad en la cual la carga y las cargas deben ser pagadas, tipo de cambio, devaluación y otra carga y cargas en relación con de las contingencias en las condiciones relevantes de la tarifa. Si ninguna tal estipulación en cuanto a la devaluación existe.

18.2 Obligación de la puesta a disposición de la mercancía.

En todo contrato es la obligación de poner las mercancías a disposición del porteador. Es una obligación del expedidor, ya que para poder transportar las mercancías estas deben de ser entregadas al porteador.

La entrega de las mercancías debe de ser en el plazo acordado por el expedidor, y además deben de ser presentadas al operador bien acondicionadas para el transporte con el entendido de su propia naturaleza y la distancia del trayecto, así como los medios físicos en que éste se desarrollara. Esta entrega constituye una obligación ya que a falta de esta supone un incumplimiento por parte del remitente.

18.3 Obligación de carga y descarga

En los supuestos del transporte FCL son generalmente realizadas por el expedidor, éste hará las operaciones de carga y descarga, así como de la

estiba y desestiba de la mercancía. Después entregara el contenedor al OTM, para que se haga cargo del transporte de dicha mercancía.

18.4 Obligaciones en el transporte de mercancías peligrosas

En el artículo 23 de la convención de TMI señala dos obligaciones sobre el transporte de mercancías peligrosas señalar adecuadamente y la de informar al OTM el carácter peligroso de las mismas.

El expedidor debe señalar adecuadamente la mercadería peligrosa y sus envases, mediante etiquetas normalizadas o marcas y debe informar al operador de transporte multimodal sobre el carácter peligroso de la misma y sobre las precauciones que deban adoptar¹⁰⁰. De no hacerlo así, será responsable ante el operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la expedición de esa mercadería, la que en cualquier momento podrá ser descargada, destruida o transformada en inofensiva, según lo requieran las circunstancias o por orden de la autoridad pública, sin que ello dé lugar a indemnización alguna.

Dicha información que ha de ser proporcionada por el OTM, podrá hacerse verbalmente o por escrito, ya que en la convención no se menciona las formas en que se dan esta información. Pero siempre debe de haber una constancia de que se le dio la información correspondiente.

¹⁰⁰ Este deber de información de la mercancía se observa en los documentos empleados en la práctica; cláusula 16 "combiconbill", cláusula 17 "multidoc95" y cláusula 5.1 del "fbl".

En la regla 8 del la UNCTAD/CCI, así como en los documentos llevados a la practica, cláusula 18 del “combiconbill”; cláusula 4.1 del “fbl” así como la cláusula 19 del “multidoc95” menciona que el expedidor deberá de informar al OTM de manera escrita, la naturaleza de la peligrosidad así como las precauciones que se deban de tener para el transporte de la mercancía.

La obligación que tiene el expedidor, es que en el documento de un informe escrito y detallado a cerca de las características del cargamento así como de los cuidados que se deban de tomar¹⁰¹.

18.4.1 Criterio de clasificación de medidas peligrosas

La clasificación de mercadería peligrosa tendrá como base las recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) al respecto, en el Código Marítimo de de Mercancías Peligrosas (IMDG), que sirve de base para la clasificación de la mercancía y que es adoptado en todo los medios de transporte.

También hay que tomar en cuenta las diversas normativas internas que existen en cada país¹⁰², así como para cada medio de transporte existen acuerdos internacionales¹⁰³.

¹⁰¹ GARRIZ LOPEZ, CARLOS: “El contrato de...” op. cit. pág. 407.

¹⁰² con respecto a México; art. 6, fracción XIII y 28 fracción XVI del Reglamento interior de la Secretaría de comunicaciones, Código de Comercio español en su artículo 612.5

¹⁰³ Acuerdo Europeo sobre el transporte Internacional sobre Mercancías Peligrosas por carretera (ADR), Reglamento relativo al transporte ferroviario de mercancías peligrosas (RID), así como el Código elaborado por la IMCO, *The Internacional Maritime Dangerous Goods (IMDG)*, aquí se señalan lo patrones muy concretos sobre el etiquetado y modos de señalar las mercancías peligrosas. Este código se ha generalizado su adopción en todos los países y sirve de base para todos así como para todos los medios de transporte.

18.5 Obligación de indemnizar al operador

Obligación del expedidor a indemnizar al OTM por las pérdidas por las pérdidas resultantes de una información errónea a este respecto no se limita a los supuestos en que se proporcionan datos inexactos sino que se aplica en aquellos casos en que son insuficientes¹⁰⁴.

Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal, la exactitud, en el momento en que él toma las mercancías bajo su custodia, de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso, que haya proporcionado por sí o por medio de otro que actúe en su nombre para su inclusión en el documento o conocimiento de transporte multimodal.

19. Incumplimiento de las obligaciones y responsabilidad del expedidor

La responsabilidad del expedidor en el contrato de Transporte multimodal viene dada básicamente por el perjuicio sufrido por el OTM, El perjuicio que pueda sufrir el OTM en su patrimonio y este se puede dar de diferente manera a los medios de transporte, a los daños sufridos por la carga o a los daños sufridos a terceros, el retraso de la misma.

¹⁰⁴ regla 8 de La UNCTAD/CCI.

También se incluye en la responsabilidad las acciones que sus empleados o agentes cuando se deriven de una acción u omisión de estos¹⁰⁵. Otra cuestión importante es que el expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. Esto es incluido en virtud de las manifestaciones incorrectas que el expedidor haga al OTM.

19.1 Responsabilidad de proporcionar los datos

Como regla general marca que el expedidor será responsable de los perjuicios causados en aquellos casos en que las pérdidas de las mercancías se deriven de la declaración que se realice al OTM. Esta responsabilidad esta fundada en la exactitud que el expedidor garantizara al OTM, en el momento en que esté tome la mercancía bajo custodia. Como lo marca la regla 8 de las Reglas UNCTAD/CCI, en la cual menciona todos los datos relativos a la naturaleza de las mercancías¹⁰⁶.

El expedidor garantiza al OTM de la exactitud, de los datos proporcionados para la inclusión en el documento. No solo tiene que ver la exactitud sino que también debe tener en cuenta de mencionar el cuidado necesario relativo a la naturaleza de las mercancías¹⁰⁷.

¹⁰⁵ De esta misma manera en relación con el art. 15 de la convención de TMI, pesa sobre el expedidor los actos u omisiones que se generen de las personas que utilice el expedidor.

¹⁰⁶ En el mismo sentido: cláusula 17 "multidoc95"; cláusula 16 "combiconbill" así como cláusula 5 del "fbi".

¹⁰⁷ SAP de Vizcaya de 10-3-2000 considera que la estiba inadecuada de la mercancía dentro de los contenedores es fundamental la indicación relativa al estado y condición que no viene referida, en los conocimientos de embarque.

Los datos pueden ser proporcionados al OTM o a las personas que estén a su cargo, por el expedidor o personas que actúen en nombre de él. Del incumplimiento de esta obligación de proporcionar todos los datos relativos a las mercancías, el expedidor indemnizará de los perjuicios que resulten de la exactitud o insuficiencia de los datos proporcionados.

En términos generales la responsabilidad del expedidor abarca todos los daños sufridos por el OTM como consecuencia de su culpa o negligencia o de él de sus empleados o agentes¹⁰⁸.

Así como también los daños que puedan producirse por este hecho, vehículos de transporte utilizado, en las instalaciones utilizadas, equipos de carga y descarga, dispositivos de embalaje. En todos los casos en que el OTM pueda sufrir un daño patrimonial. Del mismo modo en la convención de TMI en su artículo 22 menciona que el expedidor deberá responder de todo perjuicio que ocasione al operador si por culpa o negligencia del expedidor o de sus agentes que actúen en ejercicio de sus funciones. En el mencionado artículo de la convención de TMI, no existe en forma expresa de cuales son los supuestos de incumplimiento limitándose únicamente a establecer mediante una fórmula muy genérica que la responsabilidad de aquél abarca todos los perjuicios sufridos por el OTM como consecuencia de su culpa o negligencia o la de sus empleados o agentes.

¹⁰⁸ DIAZ MORENO .ALBERTO; "El régimen jurídico del documento de transporte multimodal en el convenio de Ginebra de 1980", en MADRID PARRA, AGUSTIN (coordinador): *Derecho uniforme del transporte internacional-Cuestión de actualidad*, McGrawHill, Madrid, 1998, págs. 144 y ss.

19.2 Responsabilidad sobre mercancías peligrosas.

Hay que tener especial atención cuando se trata de mercancías peligrosas, el artículo 12 de la convención donde menciona que además de al exactitud de la información referente a la naturaleza de la mercancía como son sus marcas, número, peso, volumen, cantidad, debe de informar del carácter peligroso de la misma.

La importancia de la exactitud y veracidad de aquellos datos estriba en el hecho de que será dicha información la que sea tomada como criterio de referencia por el operador a fin de valorar las medidas de custodia y seguridad que deba de ser adoptadas para la correcta conservación de los efectos así como para la protección de su propia integridad física y de terceros¹⁰⁹.

La suficiencia de los datos es de suma importancia si de mercancías peligrosas se trata; es preciso especificar el producto, su condición de corrosivo, explosivo, inflamable, etc. Además de mencionar los números y claves propias de estas materias en los códigos internacionales de mercancías peligrosas¹¹⁰.

¹⁰⁹ MARTIN CASTRO. MARIA DE LA PAZ. "El transporte multimodal..." op. cit pag, 329

¹¹⁰ MOLIS FERNANDEZ; ANTONIO "El conocimiento...", op. cit. pág. 157 Ganada, 2000

En la convención de TMI, en su artículo 23 menciona las normas que se tienen que cumplir cuando de mercancías peligrosas se trate, así mismo establece la responsabilidad del expedidor¹¹¹.

19.3 Responsabilidad contenedores embalados por el expedidor

A este respecto el "combiconbill" el Multidoc95 y el "fbl", hacen mención sobre la mercancía embalada por el expedidor, esto es en los transportes LCL:

Si un envase no se ha llenado, embalado o guardado cerca el portador, el portador no será obligado para ninguna pérdida de o el daños a su contenido y al comerciante cubrirán cualesquiera pérdida o costo incurrido en por el portador, si tal pérdida, el daños o el costo se ha causado cerca:

- a) relleno, embalaje negligente del contenedor;
- b) el contenido que es inadecuado del mismo;
- (c) la inaptitud o la condición defectuosa del envase a menos que el envase haya sido provisto por el y la condición del inaptitud o defectuosa no haber sido evidente sobre la inspección razonable en o antes del tiempo en que el contenedor fue llenado, embalado o guardado.
- c) tanques transportables, planos y plataformas que no se han llenado, embalado o guardado por Portador.
- d) el portador no acepta la responsabilidad por el daño debido a la inaptitud o a la condición defectuosa del chaquetón equipo o acoplados provistos por el comerciante

¹¹¹ Este aspecto es muy tomado en cuenta en la convención sobre TMI, las reglas de Hamburgo, también hacen una especial atención sobre el tema, sobre este aspecto existen diversos acuerdos internacionales sobre el transporte de mercancías peligrosas

De esta misma forma se podrá entender que el no cumplimiento de informar al OTM de las mercancías peligrosas, podría causar grandes perjuicios para este, tales como el daño de otras mercancías (transportes LCL), así como, el daño a los vehículos empleados para la ejecución del transporte y, los dispositivos de embalaje empleados en determinado supuestos.

19.4 Responsabilidad por la estiba

Cuando se trata de un Transporte FCL, los daños que efectivamente puedan sufrir las mercancías durante la realización de dichas funciones, de los que habrá de responder quien llevó a cabo su ejecución, la falta del adecuado cumplimiento de tales actividades de manipulación de la mercancía podrá ocasionar al OTM determinados perjuicios de los cuales el expedidor tendrá que responder¹¹². Ya que en este tipo de transporte FCL el expedidor le entrega al OTM el container lleno, esto es estibado y cargado por el mismo, y, pondrá en el documento de todos los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso, volumen y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso.

19.5 Retraso de la mercancía

Cuando por la mala estiba de las mercancías estas produzcan daños al vehículo transportado o al o a los diversos dispositivos empleados, esto atañe a daños indirectos, derivadas del retraso. Esto es la responsabilidad del

¹¹² SAP de Madrid, de 18-5-2006, el tribunal considera responsabilidad del cargador de un acto u omisión de un embalaje insuficiente, mala estiba dentro del contenedor.

expedidor de indemnizar al porteador de los perjuicios que este pueda tener por el incumplimiento de los plazos.

19.6 Plazo de la pérdida daño o retraso

El OTM tiene un plazo para dar aviso a las acciones que puede dirigir contra el expedidor, el OTM tiene 90 días para dar aviso de la pérdida, especificando la naturaleza general de la pérdida. Si este aviso es posterior a la fecha se presumirá salvo prueba en contrario que el OTM no ha sufrido daños a causa de la culpa o negligencia del expedidor o sus empleados.

19.7 Limites de la responsabilidad

El expedidor, el consignatario, sus dependientes y las personas de las que se sirven podrán ampararse en las mismas limitaciones de responsabilidad de las que se beneficia el operador de transporte multimodal, el porteador efectivo o el depositario, sea que la acción se funda tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Las personas indicadas en el párrafo anterior perderán el derecho de acogerse a tales límites cuando hubieran actuado con dolo o culpa grave. Cuando se accione contra más de una persona el límite de responsabilidad total no podrá exceder del que resulte aplicable.

CONCLUSION

Como se ha observado en el presente trabajo en la actualidad con la modernidad y la globalización, es de imperiosa necesidad social y comercial que se entregue al tenedor su mercancía completa, a tiempo y en buen estado en el lugar de destino final.

Debido a los factores antes mencionados es como nace el transporte multimodal siendo una figura que debido a las innovaciones de carácter técnico y el los sistemas de organización de la carga que ha tomado gran impulso en los últimos años.

El estudio del presente trabajo fue encaminado al transporte multimodal de contenedores, debido a que el contenedor es medio idóneo para el transporte de mercancías a grande escala, ya que permite agilizar y simplificar la operación de carga y descarga, gracias a la unificación de la mercancía, así como eliminar los períodos de intermediación, ya que podrán ser transportadas de un medio a otro sin ninguna dificultad.

El transporte multimodal de contenedores su objetivo principal es la combinación de modos de transporte en una operación única para trasladar la mercancía entre un origen y un destino. Utilizando un solo contrato que el expedidor hace con un operador de transporte multimodal. El cual asume la responsabilidad de coordinar una cadena logística entre el origen y destino de la carga.

Es una asignatura pendiente de una normatividad, muchos intentos se han llevado a cabo, para establecerla pero no se ha logrado ninguna uniformidad al respecto.

Como lo podemos observar con la creación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional multimodal de mercancías Ginebra 1980.

Lo más trascendente del convenio de TMI, es que se genera un límite de la responsabilidad basado en el DEG (derechos especiales de giro), la causa de exoneración de la responsabilidad que debe de ser probada por el transportista, la existencia de dolo debe de ser probada por el dueño de la mercancía.

La falta de ratificaciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional multimodal de mercancías, derivó que diversas organizaciones como la UNCTAD y la CCI se centraran en el estudio de la materia, generando así las reglas UNCTAD/CCI relativa la documento de transporte multimodal que es la normativa que en la actualidad regula el transporte multimodal internacional de mercancías. La principal característica de las reglas es el carácter voluntario de su aplicación y su naturaleza no mandataria, así como su adecuación a los principales plexos normativos en materia de navegación marítima y aérea de carácter internacional, han llevado a extender su utilización, básicamente en lo concerniente al aspecto documental de la contratación unimodal y multimodal.

Estas reglas guardan armonía con las reglas de la Haya/Visby, utilizando varios aspectos positivos de ellas, estas reglas se han incorporado a los documentos- tipo como COMBICONBILL. "Combined transport bill of loading-revised 1995" y MULTIDOC95: "Multimodal transport bill of loading", de The Baltic and Internacioal Maritime Conference (BIMCO). Y el FBL: "FIATA multimodal transport bill of loading". De la Federation Internacional des Associatios de Transitaires et Assimilés.

La aparición de estos documentos tipos es un aspecto importante ya que se denota como sigue la tendencia hacia la unificación de una normativa reguladora.

El cual su estudio se aboca al tratamiento de las definiciones, en donde se puede destacar la figura del operador del transporte multimodal, el cual asume la obligación del traslado y custodia de la mercancía, sin dejar de lado al expedidor que es la persona que celebra el contrato, y el cual entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte multimodal, estas lo pueden hacer por sí o por medio de otra que actúe en su nombre o por cuenta de este, el consignatario es aquella persona autorizada para recibir las mercancías por parte del operador de transporte multimodal, sobre los aspectos operativos relevantes.

Las distintas modalidades de la documentación en la cual acredita la celebración del contrato, que pueden ser documentos negociables que a su vez estos pueden emitirse de dos formas <al porteador> entregando la

mercancía a la persona que presente uno de los originales y <a la orden> que será la persona legitimada a recibir las mercancías,

Los modos de transporte de mercancía que sobre el estudio del presente tema se establecen los contenedores, son los que le dan el impulso al transporte multimodal, esto con la técnica de unificación se hace más fácil el transporte de un vehículo a otro.

Las reglas sobre responsabilidades de las partes integrantes del contrato operador de transporte multimodal expedidor y consignatario, que se generan con la puesta a disposición de las mercancías hasta la entrega de las mismas, el régimen jurídico de reclamaciones, las exoneraciones por parte del operador de transporte multimodal y acciones vinculadas con el incumplimiento de las obligaciones del contrato.

Cuestiones que complementan con otras de gran importancia como las que se conectan con las verificaciones aduaneras, y aspectos administrativos sobre los cuales recae el transporte multimodal de contenedores

Con esto se observa que se le debería dar un mayor énfasis para buscar una normativa internacional, debido al desarrollo de esta modalidad de transporte, ya que por este modo de transporte se tendría un mayor control de la mercancía sobre un mismo documento, sobre la responsabilidad es uno de los sistemas que mejor se adapta en la actualidad.

BIBLIOGRAFIA

AGUIRRE RAMIREZ FERNANDO: "Responsabilidades Emergentes de las Nuevas Formas Operativas en el Transporte Internacional.", *anuario de Derecho marítimo*, vol. XVII, 2000,

AGUIRRE, FERNANDO Y FRESNEDO, CECILIA. "*Transporte Multimodal*," Fundación de Cultura Universitaria, Montevideo, 1999.

AMATHEUS. CARLOS: "Régimen Aplicable Al Transporte Multimodal" (Especial referencia al caso venezolano), Conferencia, XI congreso del Instituto Iberoamericano del Derecho del Mar, Santo Domingo, 7 de noviembre de 2006.

ARROYO, IGNACIO: "Ámbito de aplicación de la normativa uniforme: su extensión al transporte de puerta a puerta," en *Anuario de Derecho Marítimo*, vol. XVIII, 2001 págs.429 a 449.

DIAZ MORENO, ALBERTO: "El Transporte Multimodal: obligaciones, derechos y responsabilidad" en *El transporte terrestre nacional e internacional*, Cuadernos de Derecho Judicial, Madrid, 1997

- El régimen jurídico del documento de transporte multimodal en el convenio de Ginebra de 1980", en MADRID PARRA, AGUSTIN (coordinador): *Derecho uniforme del transporte internacional-Cuestión de actualidad*, McGrawHill, Madrid, 1998, págs. 144 y ss.

GORRIZ LOPEZ, Carlos, *"El contrato de transporte. Manual de formación continuada"*, Consejo General del Poder Judicial, Madrid, 2002.

-*"La responsabilidad en el contrato de transporte de mercancías (Carretera, Ferrocarril, marítimo aéreo y multimodal)"* Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia, 2001.

-*"La CCI y la UNCTAD elaboran las reglas para los documentos de transporte multimodal"*, en *Anuario de Derecho Marítimo*, Vol. X, 1993 pág.979

HERNÁNDEZ YZAL, SANTIAGO: *Economía Marítima*, Edit. Cadí, Barcelona.1970

LOPEZ RUEDA, FRANCISCO *"Régimen Jurídico de transporte multimodal"*, La ley, Madrid, 2000.

MARTIN CASTRO, MARIA DE LA PAZ: *"El transporte multimodal: concepto y sujetos."*, Edicip, Cádiz. 2001

MILIS FERNANDEZ. ANTONIO: *El conocimiento de embarque*", Granada, 2000

MORENO ISAAC Y J. LAMUDA NARANJO: *"Transporte de mercancías en contenedores"*. Cádiz. 1981

PADILLA GONZALEZ-CLAVERO TERNERO, EN AA.VV., *Lecciones de derecho Mercantil*. 6ª edición., Madrid, 2000

PENDON MELENDEZ; *"Los títulos representativos de la mercancía,"* Madrid, 1994

PELLON RIVERO, RICARDO: "El transporte Multimodal de Mercancías (repercusiones en el transporte aéreo) en *Revista de derecho Privado*, 1985. págs. 129 y ss

RECALDE CASTELLS: *"El conocimiento de embarque y otros documentos de transporte marítimo. Función representativa"*, Ed. Civitas Madrid, 1992

RICARD MARÍ, ADAMIR DE SOUZA, JUAN MARTÍN, JAIME RODRIGO. "El transporte de contenedores. Terminales, operatividad y casuística" Ediciones, Upc. 1º edición. Octubre de 2003.

SANCHEZ ANDRES. ANIBAL: "Transporte combinado de mercancías", *RMD* 1975, num. 135-138,

SILINGARDI, GABRIELE *"Transporte Multimodal"*, Universidad Externado de Colombia, 1997, Colombia.

DOCUMENTACION

Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte internacional multimodal de Mercancías 1980

COMBICONBILL. "Combined transport bill of loading-revised 1995" BIMCO bulleting.

FBL: "FIATA multimodal transport bill of loading".

MULTIDOC95: "Multimodal transport bill of loading", BIMCO.

MULTIMODAL TRANSPORT: "*The feasibility of an Internacional legal Instrument. Legal instrument*", secretaría de la UNCTAD 13 enero 2003.

Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal.

Reglamento para el transporte internacional multimodal Publicado en el Diario Oficial de la federación el día 17/febrero/2000. Entrando en vigor el 18/febrero/2000

Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los veintitrés días del mes de febrero del año de mil novecientos ochenta y dos. El cual aprueba el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Internacional Multimodal de Mercancías, concluido en Ginebra, el 24 de mayo de 1980.